
DEUTSCHE ANTARKTISCHE EXPEDITION
NEU-
SCHWABENLAND
20
0
20
SÜDPOL
1938-1939

Deutsche Antarktische Expedition 1938-1939

ERNST HERRMANN

Deutsche Forscher im Südpolarmeer

BERICHT

von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-1939

mit Geleitwort von Reichsmarschall Hermann Göring

und einer Einführung des Leiters der Expedition

Kapitän Ritscher

24 teils farbige Karten und Abbildungen, 8 Farbaufnahmen, 32 Originalfotos

SAFARI-VERLAG·BERLIN

Quelle der Originalaufnahmen

Deutsche Antarktische Expedition

Umschlag und Einbandentwurf Bernhard Borchert

 Druck J. Neumann-Neudamm

An Kapitän Ritscher
Leiter der „Deutschen
antarktischen Expedition"
7. III. 1939

Zu dem bedeutenden Erfolg, den Sie und Ihre Expedition mit der Erforschung eines großen Gebietes der Antarktis errungen haben, beglückwünsche ich Sie auf das herzlichste. Ich bin stolz auf den hervorragenden Einsatz der Flieger, auf die erfolgreiche Arbeit der Wissenschaftler und auf die vorbildliche Haltung der ganzen Besatzung. Sie und Ihre Expedition haben an die große Tradition deutscher Forschung anknüpfen können und eine Leistung vollbracht, die der Stellung Großdeutschlands in der Welt würdig ist.

Göring

Reichsmarschall

Einführung

Das vorliegende volkstümliche Werk über die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 aus der Feder von Dr. Ernst Herrmann gibt ein anschauliches Bild sowohl über den Verlauf der 117tägigen Seereise, die das Expeditionsschiff in sein Arbeitsgebiet am Ende der Welt vor der eisgepanzerten Küste des antarktischen Kontinents und wieder zurück in die Heimat führte, wie auch über die vielseitige Tätigkeit, die in der Zeit das Leben der 82 Expeditionsteilnehmer ausfüllte.

Der Unternehmung lag ein Auftrag des Reichsmarschalls des Großdeutschen Reiches Hermann Göring als Beauftragten für den Vierjahresplan zugrunde, frühere deutsche Forscherarbeiten (E. v. Drygalski, Wilh. Filchner) in jener fernen Welt fortzuführen und gleichzeitig ein Faustpfand zu schaffen, das Deutschland eine durch Ansprüche anderer Großmächte ungestörte Beteiligung am Walfang für die Zukunft sichern sollte. Ein Stab von bewährten jungen Wissenschaftlern und zwei im Transozeanluftverkehr sehr erfahrene Flugzeugbesatzungen der Deutschen Lufthansa A.G. mit dem nötigen technischen Personal sowie eine ausgesuchte Schiffsbesatzung begleitete die Expedition. Dem Kapitän Alfred Kottas des Expeditionsschiffes „Schwabenland“, eines Flugstützpunktes der D.L.H. für ihren Transozeanluftverkehr, stand der bekannte Walfangleiter Kapitän Otto Kraul als Eislotse beratend zur Seite.

Dem glücklichen Umstande, daß Reichsmarschall Hermann Göring die grundlegende Organisation der Unternehmung in die Hände seines weitblickenden und mit weitreichenden Befugnissen ausgestatteten Mitarbeiters, des Ministerialdirektors z. b. V. Staatsrat H. Wohlthat, gelegt hatte, war ihr Zustandekommen zu danken. Staatsrat Wohlthat

war ja auch der geistige Vater der Expedition und bis zu ihrem Ende ihr Betreuer. Für die terminmäßige Bereitstellung des umgebauten Schiffes, für seine Ausstattung mit nautischen Geräten, für die wissenschaftliche und fliegerische Ausrüstung der Wissenschaftler und Flieger und für die sorgfältige Zusammenstellung der seemännischen Schiffsbesatzung leisteten das Oberkommando der Kriegsmarine, das Oberkommando der Luftwaffe, das Reichsfinanzministerium, das Reichsministerium für Ernährung und Landwirtschaft, die Deutsche Lufthansa A.G. Berlin, die Deutsche Werft Hamburg und der Norddeutsche Lloyd jeder in seinem Befehlsbereich alle erdenkliche Hilfe. Dieser Gemeinschaftsarbeit und der glücklichen Auswahl der Fahrtteilnehmer entsprach dann auch das Ergebnis der Expedition. Die ihr gestellten Aufgaben konnten in vollem Umfange gelöst werden.

Die Veröffentlichung der wissenschaftlichen Ausbeute soll dem wissenschaftlichen Expeditionswerk vorbehalten bleiben, dessen 1. Band in Kürze und dessen 2. Band nach Kriegsende erscheinen wird. Der fliegerische und luftbildnerische Erfolg hat seinen Niederschlag schon in der hier beigefügten vorläufigen Übersichtskarte des erkundeten Gebiets zwischen $11\frac{1}{2}°$ W und 20° O und nach Süden hin bis $76^1/_2°$ S der Antarktis gefunden. Es hat den Namen „Neu-Schwabenland" erhalten und umfaßt eine Fläche von mehr als 600000 qkm vorher noch nie von Menschenaugen geschauten Geländes mit Gebirgsformen, deren höchste Gipfel bis in 4000 m Höhe hinaufragen.

Zwar ist das organische Leben in der Antarktis an die niedrigen Stellen der Schelfeisküste und das Treib- und Packeis davor gebunden, wo man Seevögel, Pinguine und Robben, auch Wale einzeln oder in Familien antrifft, während der antarktische Kontinent selbst bar allen Lebens ist und anscheinend nichts Anziehendes oder Verlockendes bietet. Aber dennoch macht die ganze Gegend auf den Beschauer einen unauslöschlichen Eindruck. Was auch immer das Auge erblickt, alles hat dort Übermaße, die unendliche Weite der Landschaft, die man in der unvorstellbaren klaren Luft über ihr aus Flughöhe oft weiter als 200 km nach allen Seiten überblickt, die Gebirge 200 bis 400 km landein, die ihre oft nadelspitzen Gipfel bis in 4000 m Höhe in den glasigblauen

Frosthimmel hinaufrecken, die weite, durch nichts mehr unterbrochene Flucht des Inlandeises, das als riesenhafte Flachkuppel sich der Polgegend zuwölbt; dies alles ist im Polarwinter durchtost von Stürmen, deren Gewalt nirgends auf der Erde ihresgleichen hat, während es im Polarsommer, besonders zu den Zeiten der Sonnenauf- und -untergänge, oft in unfaßbare Farbenpracht getaucht ist.

Der Verfasser hat es verstanden, seine eigenen Eindrücke anschaulich wiederzugeben, so wie sie der Kundige und der mit offenen Augen Sehende in sich aufnimmt. Die Fahrtteilnehmer werden sich beim Lesen dieses Buches ähnlicher Eindrücke erinnern und manche der geschilderten komischen Situationen mögen ihnen wohl jetzt noch ein fröhliches Lachen entlocken; ebenso werden sie auch an so manche Schreckminute zurückdenken, die sie selbst oder der eine oder andere der Kameraden im Laufe der Reise durchlebten.

Viele Zuschriften von Expeditionsteilnehmern beweisen mir zu meiner Freude immer von neuem, ein wie großes Erlebnis die Fahrt für sie bedeutet hat; wohl keiner möchte bei einer etwaigen Wiederholung vergessen werden.

Aber auch der Leser, der nicht mit von der Fahrt sein konnte, wird es durch die anschauliche Art der Schilderung leicht finden, im Geiste die Reise mitzuerleben und so an der Freude teilzuhaben, die uns beseelte und die uns die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 zu einem unserer inhaltsvollsten und schönsten Lebensabschnitte hat werden lassen.

A. Ritscher, Expeditionsleiter

Probefahrt

Kennen Sie den Lärm eines Dampfhammers? Oder sind Sie schon mal in einer Kesselschmiede gewesen?

So etwa müssen Sie sich meinen ersten Besuch auf unserm neuen Expeditionsschiff vorstellen. Ein ohrenbetäubender Krach, ein Prasseln, Knattern, Kreischen, Pfeifen — Hoppla! Der Hut rutscht über die ganze Vorderfront, daß man plötzlich im Dustern steht! „Entschuld'gen Se man!" Das hört man wie aus größerer Ferne, und wenn man den Kopf wieder aus dem Hut rausgekriegt hat, ist der Mann mit dem 5 m langen Balken auf der Schulter schon wieder achtern. Schadenfroh sieht man, daß der Mann mit dem Balken auch noch andre Leute anbufft. Da kriegt man schon wieder einen Klaps von irgendwoher. „Männeken, hier müssen Se weggehen, det ist gefährlich, hier liegt 'ne Starkstromleitung." Mit einem Sprung ist man 3 Schritte seitwärts. Da steht man natürlich schon irgendwem anders im Wege. Und dann schüttelt man bloß noch den Kopf. Aus diesem Wust von Eisenplatten, Kabeln, Balken, diesem geradezu unvorstellbaren Tohuwabohu soll in 14 Tagen ein Schiff entstehen. Vorläufig sieht das Ganze noch wie ein Schuttabladeplatz für alte Schrauben und Müllschippen aus.

Wir sind alle mächtig neugierig, welcher Phönix aus der dreckigen Asche auferstehen wird. Das heißt, zwei wissen es schon ganz genau! Der eine ist der Chefingenieur der Werft, und der andere ist der Chefingenieur Uhlig vom Schiff selber. Die beiden haben die Umbaupläne ausgeheckt. Die sind ganz ruhig und finden den Müllhaufen völlig normal. Die beiden wissen also! Und dann ist noch jemand da, der glaubt zu wissen, das ist der Expeditionsleiter. Glaubt zu wissen, ist falsch gesagt, er hofft zu wissen, er betet inständig zu allen Göttern von Alteisen und zerschlagenen Nähmaschinen, daß die Pläne, die er genau kennt, die ja erst auf seine Vorschläge hin aufgestellt wurden,

erstens wirklich durchführbar sind und zweitens nicht in zwei Jahren, sondern in zwei Wochen erfüllt werden. Auch er stolpert über alle Kabel, Drähte und alten Schrauben, aber er ist dankbar dafür. Gott sei Dank! Gott sei Dank! Je mehr Strippen hier liegen, desto mehr Leute arbeiten und desto schneller ist der Kahn fertig und desto früher können wir abreisen und . . . Der Expeditionsleiter scheint seinen eigenen nicht unbedeutenden Schutzengel zu besitzen! Alle Alteisengötter sind offenbar von ihm bestochen und . . . tatsächlich haben sie erreicht, daß der gesamte Altschraubenmüll am vierzehnten Tage darauf restlos verschwunden ist.

Aber soweit sind wir heute noch nicht, wir flüchten vor all dem Schamott in den „Salon", in dem erfreulicherweise nicht gerade genietet und geschweißt wird, und beulen die Dellen aus unsern eingeschlagenen Stiefelkappen wieder aus. Dabei schimpft man ein bißchen, dann steht man auf und stellt sich gegenseitig vor: Kraul, Regula, Amelang, immer mit so 'ner kleinen Verbeugung und Ansatz zu einem leichten freundlichen Lächeln. Man kennt sich ja nicht, man ist sich so fremd wie in der Untergrundbahn. Was weiß man schon von den Herren X. oder Y. Was sagt dem Unerfahrenen der Name „Kraul"? Erst nach 8 Tagen weiß man, daß es eigentlich „Seine Walheit" Kraul der Erste heißen müßte. Aber davon später.

Zunächst kommt jetzt der Expeditionsleiter, Kapitän Ritscher, heißt uns alle willkommen und entwickelt den Expeditionsplan zum ersten Male an Bord der „Schwabenland", dem Schiff, das uns bis an den antarktischen Kontinent bringen soll.

An dieser ersten Besprechung nehmen die 6 Wissenschaftler, die Flugzeugführer und sämtliche Schiffsoffiziere und Ingenieure teil. Es ist gut, einmal in größerem Kreise den groß angelegten vollständigen Plan dieser mit modernsten Forschungsmitteln ausgerüsteten Expedition zu hören. Jeder von uns kennt eigentlich nur sein engeres Fachgebiet.

Ich gucke mir die einzelnen Gesichter an, und da ist auf jedem zu spüren, wie ein wenig Stolz und Freude aufsteigt, teilhaben zu dürfen an einem so großen Werk.

Kapitän Ritscher ist zu Ende, und da ist bei ihm selber auch dieser verräterische Glanz in den Augen, die Freude, Leiter einer Unternehmung zu sein, die, wenn nur ein bißchen Glück dabei sein wird,

die neidischen Augen der ganzen Welt auf uns lenken muß. Vielleicht freut er sich auch über die vielen begeisterten Mitarbeiter, die anscheinend ohne weiteres willens sind, ihrem Käpt'n zum Südpol, Nordpol oder noch einem dritten Pol zu folgen. Und dabei kann diesmal sogar bloß einer angegriffen werden.

Vierzehn Tage später soll die „Schwabenland" ihre Probefahrt laufen. Die Deutsche Werft hat dazu 50 Prominente eingeladen. Alles Herren vom Ministerialrat aufwärts. Keine Frauen! Frauen gehören nicht zur Prominenz. Auch die Stewards wissen, was sich gehört. Jeder lumpige Doktor wird heute mindestens zum Professor oder Geheimrat ernannt. Trägt er eine Seemannsmütze, dann ist er Admiral.

Das Wetter ist nicht schlecht, aber schließlich auch nicht so überwältigend gut, daß es sich lohnen würde, im Liegestuhl auf Deck ein Nachmittagsschläfchen zu halten. Selbst wenn wir Liegestühle hätten. Aber vorsichtshalber sind gar keine vorhanden. Außerdem soll gearbeitet werden. Mit Dr. Todt, dem Sekretär der Expedition, mache ich einen schüchternen Versuch, die irgendwie auf dem Schiff verstauten hunderterlei Kisten und Kasten zu ordnen. Aussichtsloses Bemühen. Man kann den Kisten nicht anriechen, was drin steckt. Als wir nicht feststellen können, was uns gehört, wollen wir wenigstens das suchen, was uns nicht gehört. Auch das müssen wir aufgeben, nachdem wir drei Koffer, die unsern hochprominenten Gästen gehören, auf die schwarze Liste gesetzt haben. Todt ist schadenfroh; er bleibt nämlich in Hamburg. „Viel Glück zum Sortieren!" sagt er. Dann gehen wir statt zu arbeiten lieber frühstücken, das ist viel bekömmlicher. Das andre, das wird sich schon von alleine festtreten.

Inzwischen finden alle möglichen Besprechungen statt. Deswegen sind die Herren aus den Ministerien vor allen Dingen hergekommen. Sie haben so eine Reihe wichtiger Sonderwünsche, meistens haben sie auch Geld gegeben und möchten nun gern sehen, wie es eigentlich verwandt worden ist. Und die Leiter der verschiedenen wissenschaftlichen Institute haben ihre Extrasonderwünsche. Andererseits wird auch kostenloser Nachhilfeunterricht erteilt. Da steht Dr. Regula, seines Handwerks Meteorologe, und pustet gegen das Schalenkreuz eines Windmessers, um einem Finanzgewaltigen einen 25-msec-Sturm vorzumachen. Und als der Finanzgewaltige auch mal pusten darf, wird er anerkennend belobt: „Na ja, es geht ja schon ganz schön!"

Es ist eine Expedition besonderer Art! Wer es bisher noch nicht gemerkt haben sollte, sieht es an der eingeladenen Prominenz und hört es in den allgemeinen und Sondersitzungen. Daneben spuken viele Gerüchte herum. Ein Aushilfssteward fragt mich: „Na, wollen Sie denn wirklich bis zum Südpol?“

„So? Erzählt man sich das?“

„Ja, wat die Frau Meiern is aus dem Grünkramladen vom Gänsemarkt, die meinte auch gestern zu mein' Kollegen seiner Frau: Frau Hornpichel, sag ick Ihnen, Ihr Sohn, der auf der „Schwabenland“ is, der kommt bis an'n Südpol. Da will ick 'n Besen fressen! — Na sehn Se? Wie sich det Volk det schonst erzählt?“

„— — — Und, meine Herren, um zum Schluß zu kommen, ich beglückwünsche Sie dazu, Teilnehmer der Deutschen Antarktischen Expedition 1938/39 zu sein, die nach 26 Jahren Pause wieder einmal versuchen will, in dem immer noch unbekanntesten Erdteile wertvolle wissenschaftliche Arbeit zu leisten. Ich wünsche Ihnen und Ihrem bewährten Expeditionsleiter beste Gesundheit und Arbeitskraft. Kommen Sie gut heim und bringen Sie gute Ergebnisse mit. Heil Hitler!“

So etwa sind die Abschiedsworte von Ministerialdirektor Wohlthat, dem geistigen Vater der Expedition, nachdem er mit jedem einzelnen von uns alle wissenschaftlichen Sonderaufgaben durchgesprochen hat.

Nachher auf der Bahnfahrt von Cuxhaven nach Hamburg gibt er den Wissenschaftlern noch einmal Gelegenheit, sich aus seiner großen Erfahrung und Übersicht wertvolle Ratschläge zu holen.

Rattata, rattata, rattata . . .

Jeder von uns ist glücklich, dieses „Rattatata“ zu hören. Wären doch beinahe vorher alle prominenten Gäste mitsamt eines größeren Teils der Besatzung auf höchst unrühmliche Art — ertrunken und erstunken. Man lache nicht! Es war wirklich so! Dran schuld war ein Maschinist, der, ohne zu ahnen, was er anrichtete, plötzlich alle — aber auch alle! — Abwässer der „Schwabenland“ in dickem Strahl in das Motorboot rauschen ließ, das uns an den Kai bringen sollte. Die ausgestoßenen Verwünschungen erreichten den Maschinisten erst nach 17 Minuten. In der 19. Minute wären wir abgesoffen! Aber es war ein hübscher Zug von dem Mann, daß er einigen Herren Gelegenheit bot, die anwesenden hilfeflehenden Damen auf Händen zu tragen.

Also wieder Rattatata, Rattatata . . .
Hamburg Hauptbahnhof. Alles aussteigen!
. . . . . . auf frohes Wiedersehen im April und nochmals alle Gute!
Ich stehe mutterseelenallein auf der Straße, den Kopf noch angefüllt vom Krach der Schiffsschraube, geographischen Problemen, Jägerlatein über Pinguine und Raubwale, guten Vorsätzen, tausenderlei Sachen, die ich nicht vergessen sollte, Grüße von Paulsen an Dr. Lehmann und von Kapitän Kraul an Tante Minchen, und . . . da stürze ich rasch zum nächsten Laternenpfahl und notiere kurz, was ich mir morgen noch alles besorgen muß: Streichhölzer, Bleistift, ein paar Kleiderbügel. . .

Ausreise

Die „Schwabenland“ ist längst abfahrtbereit, der 1. Ingenieur, kurz Chief genannt, sehnt sich geradezu danach, den Schalter für die Diesel umzulegen. Aber haben Sie schon einmal einen Seemann gesehen, der Freitags eine Ausreise vornimmt? Na also! So haben wir demnach noch einen runden Tag Landurlaub, besorgen uns noch die letzten Kleinigkeiten.

Inzwischen werden alle Bahnhöfe, alle Speicher, alle Zollstellen, alle Paketpostämter und nach einem häßlichen Gerücht auch alle Fundbüros angerufen, um zu fragen, ob da irgendwo noch eine Kiste für uns steht, wenn ja, warum, wenn nein, warum nicht. Eine dicke Kiste aus Friedrichshafen fehlt uns nämlich immer noch. Wir haben sie auch nie gesehen. Hoffentlich haben die Packer, die darin sorgsam die dicken Mäntel verstauten, auch gleich Mottenpulver dazu gelegt.

Am Tage drauf, Sonnabend, den 17. Dezember, erfogt nun tatsächlich die Abfahrt. Die letzten Ansichtskarten, Briefe, Abschiedsküsse werden fortgegeben... Apropos Abschiedsküsse! Rechnen wir auf jeden der 82 Mann Besatzung nur etwa 100, so macht das Summa summarum rund 160000. Wer nachrechnet, rechnet falsch, er muß daran denken, daß dazu immer zwei gehören.

Die letzten Gäste, die das Schiff verlassen, sind die Feuerwehrmänner. Bis zu diesem Augenblick haben sie unsere nicht unerheblichen Vorräte an Benzin und Munition bewacht. Nachts wohnten sie im „Hospital“, dicht am Fallreep. Zur Stärkung haben sie dem Arzt sämtliche Mentholbonbons aus der Apotheke weggegessen. Ein Trost ist nur, daß sie bei diesen Mengen mindestens drei Tage Bauchschmerzen gekriegt haben müssen. Aber der Arzt weint, weil sie weg sind, beide, die Bonbons und die Männer. Anscheinend will er sie noch nachbehandeln.

Na, dann also los! Der Schlepper macht tttttt, und langsam bewegt sich unser 8000-Tonnen-Schiff die Elbe abwärts. Und als wir um die Ecke bei Cuxhaven kommen, wird der Kurs direkt zum Südpol genommen und bis fast 70 Grad südlicher Breite auch durchgehalten.

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 ist auf dem Wege in ihr Arbeitsgebiet.

Und sie nimmt gleich einen antarktischen Vorgeschmack mit auf die Reise. Es ist nämlich bitterkalt. Es ist saukalt noch in Hamburg. Man läuft in dicken Wintersachen herum. Dabei ist es zunächst noch nicht so schrecklich gemütlich an Bord. Auch die Gemütlichkeit muß sich erst warmlaufen. Wir versuchen mit einigen Grogs nachzuhelfen. Das gelingt ganz gut. Dabei werden vorsichtig Erkundigungen eingezogen. Wie sieht's denn eigentlich in der Antarktis aus? Am meisten wird Käpt'n Kraul befragt, unser Eislotse, er hat die meiste Zeit seines Lebens im südlichen Eismeer zugebracht, er weiß genügend Bescheid und tischt uns die entzückendsten Geschichten über Pinguine, See-Elefanten und Eisberge auf.

Käpt'n Kraul! Ja, ich müßte ja eigentlich überhaupt einmal anfangen, dem verehrten Leser unsere ganze 82 Mann starke Besatzung vorzustellen. Aber man denke: 82 Mann! Und von den Namen allein hätte ja schließlich der Leser auch noch nichts, jedem einzelnen müßte ja doch noch so ein bißchen Drum und Dran erzählt werden. Das soll übrigens auch noch passieren, aber bei späterer Gelegenheit. Und dann auch nicht alle auf einen Haufen.

Zunächst herrscht nach dem Hochbetrieb der letzten Tage und Wochen bei allen ein ausgesprochenes Ruhebedürfnis. Man pusselt so ein bißchen in seinen Sachen herum, räumt die Kabine ein, auf und um und steht sich selber dauernd im Wege. Fast entschuldigt man sich, wenn man sich einen Koffer auf die Füße stellt. So eng ist es nämlich. An Platz. Das liegt aber nicht an der Kabine, sondern an den Kisten, Kasten, Koffern, drum herum oder dazwischen Hemden, Strümpfe, Eispickel, Barometer, Stühle, der Schlips, Contax, Bücher, Ventilator.

Ventilator? Muß doch mal sehen, ob er sich dreht! S . . sss . . s . . ss! Tadellos! Ach Gott, ich wollte ja packen! Schlips dahin! Nautisches Jahrbuch hier hin . . . Übrigens wird das Nautische Jahrbuch viel sorgsamer behandelt als der Schlips, obgleich er doch — wenigstens bei mir — nur der Einzige seiner Gattung ist. Aber wie sagt Byrd?

Wir gehen in ein Land, wo die Männer sich nicht aufzublasen brauchen wie die Hähne, weil es dort — keine Hennen gibt. Aber, um es gleich vorweg zu nehmen, als nach $11^1/_2$ Wochen die ersten „Hennen“ wirklich auftauchten, da hätten Sie vielleicht etwas erleben können . . . Doch davon später!

Übrigens Byrd? Richtig, ich wollte doch noch immer etwas nachlesen . . . und als nach 2 Stunden Barkley den Kopf zum Bulley hereinsteckt, fängt er an zu lachen: „Na, nennen Sie das einräumen?“

Aber mit Hilfe des nächsten Vormittags bin ich dann doch fertig geworden. Und nun bin ich geradezu erstaunt, wie groß die Kabine ist. Fürstlich! Die anderen Kabinen sind auch fürstlich. Mit jedem Kabinenbesitzer führt Kapitän Kottas, kurz „Der Alte“ oder „Vater“ genannt, folgendes Gespräch: „Na, sind Sie mit Ihrer Kammer zufrieden?“

„Jawohl! Sehr sogar. Sie ist ja prächtig!“

„So, das freut mich! Sie ist übrigens — (und dabei spricht er etwas leiser, als ob ein andrer es nicht hören soll) — meine allerbeste Kabine an Bord!“

Selbst Lange hat es geglaubt, obgleich er doch hätte sofort übersehen müssen. daß er, wenn er, sofern er das Bulley auf hat, wieder zu haben will, kein Schlauchboot zur Hand hat, was er später dann doch anfordert . . . genau so erzählte Lange seinen ersten Kampf mit einem verquollenen Bulley bei Windstärke 7 querab von Backbord. Wir haben ihn sehr bemitleidet. Doch auch davon an anderer Stelle!

Wir sind aber kein Luxusdampfer mit Schwimmbad und Golfplatz, wir sind ein Expeditionsschiff. Unsere Kabinen sind zunächst mal Arbeitsplätze. Auch dem Schmuckbedürfnis darf erst in zweiter oder dritter Linie gefrönt werden. An die Wände werden Land- und Seekarten gepiekt und keine Gemälde. Die Schreibtischschubladen sind keine Gefühlsremisen, sondern haben praktische Dinge zu enthalten: Bleistifte, Briefpapier, Tabak und Streichhölzer.

Es ist kalt. Draußen und drinnen. Die Heizung funktioniert noch nicht sehr tadellos. Auch die Wasserleitung geht nicht. Eingefroren! Entzückende Aussichten für die Antarktis! Der „Chief“, verantwortlich für alles, was an Bord „Maschine“ heißt, läßt sich bei keinem Essen sehen, er traut sich noch nicht. Da ist vor 2 Stunden auch noch einer der beiden Kochherde ausgefallen. Armer „Chief“! Wenn's an den Magen geht, werden nicht nur Weiber zu Hyänen! Ich persönlich werde mich

übrigens nicht an der Hinrichtung beteiligen. Ich habe vorgesorgt und lege meinen Petroleumprimus bereit. Auch ein paar Kerzen zur Beleuchtung. Wieweit ich mich im Ernstfalle aus Sympathie den 80 Lynchern anschließen werde, kann ich heute noch nicht übersehen.

Aber der „Chief" lebt noch heute nach 11 Wochen, ist quietschvergnügt und munter, ein Zeichen, daß die Störung am Kochherd sehr bald wieder beseitigt wurde.

Gegen die Kälte von innen hilft vorläufig nur Kognak*), gegen die von außen warme Wollsachen und Pelzmützen. Also benutzen wir gleich den ersten Nachmittag und teilen warme Sachen, Wollhemden, Unterzeug, Sweater, Wollhandschuhe, Lederfäustlinge, Hosen, Schuhe, Gummistiefel, Lederjacke und Pelzmütze an die Schiffsbesatzung aus. Die übrigen Mitglieder der Expedition bekamen ein Anschaffungsgeld und haben sich ihr Hab und Gut selbst besorgt.

Ehrlich gesagt, ich bin ein bißchen ängstlich. Gott! 82 Leutchen mit den Vorzügen und Schwächen von eben 82 Menschen. Ob nicht so eine Pelzmütze plötzlich Beine kriegen kann? Es ist — zu unserer Schande sei es gesagt — im Augenblick einfach nicht möglich, so genau vorzugehen und jedes Stück abzustreichen, wie etwa beim Kommiß, oder es würde 2 Tage dauern, aber, da es kalt ist, braucht jeder die Sachen . . . also, wir geben allen Kram aus, und es ist kein Stück verlorengegangen. Käpt'n Kottas behält recht; auf See wird nicht gestohlen. Wenn es doch jemand mal versuchen sollte, wird er totgeschlagen.

Am andern Morgen werde ich um 4 Uhr geweckt. Dover in Sicht! Es ist stockdunkel, aber die Lichter scheinen herüber. Auch unser Schiff wird sicher von drüben aus gesehen. Drei Lichter, eines am Mast, ein grünes rechts, ein rotes links. Wofür man uns wohl halten mag? Uns soll's gleich sein, mit 11 Seemeilen je Stunde gleiten wir aus den Ferngläsern der Hafenwache.

Der nächste Tag bringt das erste wirkliche Ereignis: die Radiosonde! Was ist eine Sonde? Ein Instrument, mit dem irgendwo hineingepiekt wird. Wenn sie der Arzt gebraucht, dann kommt Wasser oder Eiter aus einem Geschwür, beim Beamten der städtischen Gaswerke Leuchtgas aus einer kaputten Leitung unter dem Bürgersteig, und beim Meteorologen Zahlen und Kurven aus den höchsten Luftschichten.

---

*) Man fasse dies bitte nicht ernsthaft auf und vgl. lieber S. 69.

Und weil Radio-Sonde, dann Radiotanzmusik aus Paris, denken Sie? Weit gefehlt! Aber der winzig kleine Apparat ist trotzdem ein reines Wunder. Doch ich will erzählen, wie es der Zuschauer nach und nach zu sehen bekommt.

Nähert er sich dem Achterdeck, dann fällt ihm eine aus 15 Köpfen bestehende Menschenansammlung auf, die um ein rundes Loch auf Deck von etwa 2 m Durchmesser herumstehen und die Arme wie abwehrend von sich weg halten. Alle fünfzehn. Bei der zweiten Sonde waren es nur noch zehn, bei der dritten drei, von der vierten an kam überhaupt keiner mehr. Nicht, daß sie etwa nicht mehr gebraucht wurden, aber sie hatten den Spaß dran verloren. Die tägliche Radiosonde gehörte zum Frühstück, wie das Zähneputzen vorher. Kein Mensch ging mehr hin. Aber heute sind sie noch sensationslustig. Es wird laut gerufen. Der Mann, dem zugerufen wird — von allen 15 gleichzeitig —, ist unsichtbar. Es ist der Radiosonderling Lange, er ist total von einem fast 2 m dicken Ballon verdeckt. Die Rufe steigern sich. Dadurch hebt sich der leicht hin und her wackelnde Ballon, erklimmt mit seinem Riesenbuckel den Rand des Schachtes, und nun legen sich 30 Hände liebevoll auf den gelben allerbesten Para-Gummi. Innen drin ist Wasserstoff, also Zigaretten weg! Die etwaige explodierende Knallgasmenge würde ausreichen, um die doppelte Anzahl Neugieriger in die Luft zu sprengen.

Jetzt wieder Zurufe! Und wieder hebt sich der Ballon ein Stückchen höher, dann ein ganz lauter Zuruf von Lange aus dem Keller, alle Hände lassen los, und der Ballon gleitet mit mäßiger Geschwindigkeit aus dem Schacht aufwärts. Unter dem Ballon ein paar Meter glänzende Antennenlitze, dann ein kleines blitzeblankes Apparätchen, dann wieder Litze. 162 Augen verfolgen ihn, denn die gesamte Besatzung ist irgendwo auf Deck oder Brücke verteilt. Lange unten im Schacht guckt auch nach oben, aber er sieht nur blauen Himmel, den Ballon hat ein NO-Wind längst abgetrieben. Regula beobachtet seine Himmelsreise mit dem Theodoliten, um Richtung und Geschwindigkeit des „Weltenbummlers" und damit des ihn treibenden Windes in größeren Höhen zu messen.

Langes Assistenten Krüger und Gockel haben sich inzwischen Kopfhörer umgeschnallt und verfolgen mit der Stoppuhr die merkwürdigen Zeichen, die das blitzeblanke Apparätchen in den Äther

hineinfunkt. Das ist nämlich ein winzig kleiner Radiosender, stark genug, um noch aus 60 km Entfernung gehört zu werden. Und durch eine sinnreiche Einrichtung sendet dieses mit Batterie nur etwa 1 kg schwere Instrument laufend Temperatur, Luftdruck und relative Feuchtigkeit. Mit den Windangaben zusammen ergibt die Summe der meteorologischen Daten alles, was man überhaupt über Wetterverhältnisse befragen kann. Und das von Meereshöhe an bis über 20000 m hoch, d. h. weit in die Stratosphäre hinein. Die Temperaturen liegen in dieser Höhe meist bei —50 Grad.

Bei dieser ersten Radiosonde spielte sich ein spaßiges Erlebnis ab. Natürlich soll das Ereignis im Film festgehalten werden. Als besagte 15 Mann den Ballon halten, laufe ich rasch weg und hole die Kamera. Als ich zurückkomme, höre ich, der Ballon sei schon weg. Das glaube ich natürlich nicht, denke, man will mich foppen. Schließlich wird eingelenkt. Ja, ja, es war natürlich nur Scherz. Ich baue mich in entsprechender Entfernung auf. Wieder die abwehrende Armbewegung von 20 Mann — es sind inzwischen noch ein paar dazugekommen. Aber der Ballon kommt und kommt nicht. Es ist kalt. Es ist ein Opfer, so lange hier herum zu warten.

„Warum dauert es eigentlich so lange?“ frage ich harmlos.

„Ja, nicht wahr, das ist eine Gemeinheit!“

Plötzlich, von irgendwoher der entrüstete Zuruf: Der uns so lange hier warten läßt, müßte eigentlich einen Grog bezahlen. Und lieber Leser! Wer von uns hätte nicht begeistert eingestimmt. Fast hätte ich gerufen: Zwei müßte er bezahlen! Jetzt das Kommando: Los! Und — meine erstarrten Augen sehen nicht den erwarteten großen, gelben, leuchtenden, prall gefüllten Riesenballon, sondern — ein unscheinbares klitzekleines, halb voll gepumptes Kinderballönchen, das nur man gerade über die Planken hüpft und sich fast noch in der Reling verhakt. Aber — ich muß den Grog bezahlen, denn auf mich haben die schlauen Brüder gewartet! Die Radiosonde war tatsächlich weg, und als ich es hartnäckig abstritt, hat ein Pfiffikus sofort den kleinsten Pilotballon zum Aufstieg fertig gemacht, mit dem Motto: Dem Manne kann geholfen werden! Aber zahlen soll er, fürchterlich!

Diese erste Radiosonde steigt übrigens 22000 m hoch, einige spätere kommen bis 28000 m, die wenigsten unter 20000 m. Das sind außergewöhnlich gute Resultate. Den Radiosonderling mit Gefolge werden

3 Flaschen Sekt ehrenwörtlich zugesichert, wenn eine Sonde ehrenwörtlich die 30-km-Grenze überschreitet. Bis jetzt ist dieser Fall aber noch nicht eingetreten.

Ein nachmittäglicher kurzer Schneesturm erinnert an die zukünftigen Freuden der Antarktis. Die Temperatur ist trotzdem seit Hamburg wesentlich gestiegen, sie liegt um 0 Grad herum. Selbst die Wasserleitung funktioniert, und der „Chief", in der Hoffnung, daß dieses freudige Ereignis auf sein Konto gebucht werde, erscheint erstmalig zum Essen. Natürlich wird er freudig begrüßt — wir feiern die Feste, wie sie halt fallen —, aber er wird doch schrecklich aufgezogen. An keiner Seemannstafel gibt es einen „Chief", der nicht wegen jeder verrosteten Türangel, wegen jedes kaputten Lichtschalters launig „zur Rechenschaft" gezogen wird. Gnade ihm Gott, wenn er auf den Mund gefallen ist! Der unserige spricht gar nicht so viel, aber er weiß sich herzhaft zu wehren, und lange Erfahrung gab ihm ein unendlich dickes Fell.

Unsere Tafelrunde ist überhaupt reizvoll. Da wir keinen großen gemeinsamen Speisesaal besitzen, wird in 5 oder 6 verschiedenen Messen aufgetragen. Das ist zwar nicht schön und zerreißt ein bißchen die Gemeinschaft, läßt sich aber nicht ändern. So essen vorn in der Back die Matrosen für sich, hinten die Ingenieure und Dieselbetreuer, im „Salon" einige Schiffsoffiziere, der Expeditionsleiter, der Eislotse und die 6 Wissenschaftler. Die beiden Flugzeugführer essen in ihrer Kammer und kommen zum Nachtischessen herüber in den Salon. Dort sitzen sie mit Kapitän Kottas zusammen auf dem kleinen Sofa an der einen Stirnseite der Tafel. Schon vom zweiten Tage an muß dieses Sofa leider ihretwegen „Lästerbank" getauft werden. Leider, leider! Es herrscht ein ungezwungener Ton, aber manchmal schüttelt sich sogar der Messevorstand mit Grausen. Seine Hauptaufgabe ist, schlechte Witze zu bestrafen. Der Sünder wird zu einer Runde Schnaps verurteilt. Man trinkt gern auf das Wohl eines solchen Sünders und beileibe nicht darauf, daß er sich etwa bessern soll.

Der zahlenmäßig am stärksten vertretene „Verein" ist die Lufthansa. Ihre Messe ist proppenvoll. Die meisten von ihnen kennen sich schon Jahre hindurch. Das hat sein Gutes, leider auch gelegentlich sein weniger Gutes. Aber das ist nicht sehr schwerwiegend, sprudelt erst in heißen Gegenden etwas über. Hauptsache, daß sie in den Stunden, in denen es wirklich auf etwas ankommt, in wirklicher Kameradschaft

zusammenstehen. Und wir andern, die wir notgedrungen etwas ferner stehen müssen, erkennen eine solche Verbundenheit auch gern an. Ein bißchen herrscht bei ihnen die Stimmung von Frontsoldaten, die in der Etappe auf Besuch sind. Aber an der Front stehen sie unbedingt ihren Mann, und das ist ja wohl das Wesentliche.

Auch manches andere hier an Bord lebt nach dem Motto: Wer angibt, hat mehr vom Leben! Aber die andern fallen dann sehr bald in launiger Weise über ihn her und verdonnern ihn in schweren Fällen zu umfangreichen Bestellungen an den Steward.

Der „Chief" hat zwei böse Nachbarn, ausgesprochene Witzbolde; aber trotzdem er oder seine Schiffsmaschine oft genug Zielscheibe der lästerlichsten Anspielungen ist, muß er mit uns allen Tränen lachen über die Situationskomiken, die beide meisterlich heraufzubeschwören verstehen.

Man sieht also! Langweilig geht es bei uns auf dem Schiff nicht zu!

Außerdem gibt es Schach, Ping pong und Bücher. Verzeihung! Auch Skat für die Skatbrüder. Die Schachpuppen sind übrigens stets in Gefahr, durch einen Trumpf am anderen Ende des Tisches um 30 cm hochzuhuppen. So temperamentvoll wird gespielt. Manchmal gaunern sie auch. Was dem Temperament natürlich keinen Abbruch tut! Da hat man doch neulich jemand erwischt, wie er sich stets vor den Wandspiegel setzte und wichtige Karten stets so hielt, daß sein Partner . . . na ja! Es wurde schwer geahndet.

Für geruhsame Stunden sind Bücher da. Unsere Expeditionsbibliothek besteht aus 33 Bänden. Natürlich enthält sie größtenteils Fachliteratur für die einzelnen Wissenschaftszweige. Einige Behörden und die Deutsche Forschungsgemeinschaft, die überhaupt die Patentante des ganzen Unternehmens ist, haben noch leihweise einige schwer zugängliche Werke zur Verfügung gestellt. Dazu kommen Privatbücher der Teilnehmer, und sie werden auch lebhaft getauscht. Mein besonderer Stolz ist ein James Cook in der Originalausgabe von 1787. Das Buch des Mannes, der als Erster den südlichen Polarkreis am 17. Januar 1773 überschritt unter 38° 14′ Ost und ungefähr auf dem Polarkreis den ganzen Südpolkontinent umsegelte. Cook sollte unbedingt in die Antarktis mit. Und diesmal ist er sogar bis fast 70° Süd gekommen, noch dazu auf dem sonst unzugänglichen 0-Meridian.

Unsere braven Mannen brauchen aber nicht bloß Nautische Jahrbücher, Logarithmentabellen und die Geologie des Gaußberges zu lesen,

auch für leichte und schwere Unterhaltungsliteratur ist gesorgt. Unsere etwa 150bändige Schiffsbibliothek hat eine ausgezeichnete Auswahl guter Romane, Wildwestgeschichten, über die man gar nicht die Nase zu rümpfen braucht, und moderne politische Bücher. Alle drei Arten werden gern gelesen, der 4. Offizier hat jeden Sonntag von 9 bis 10 Uhr Ausgabe, aber der Andrang dauert stets bis gegen 11 Uhr. Auch unsere eigentliche Expeditionsbibliothek weist 10 Romane auf, die uns der Volksverband der Bücherfreunde in Berlin freundlichst stiftete. Ihm sei auch an dieser Stelle herzlich dafür gedankt. Und dafür sei einem Herrn, der Kapitän Ritscher und mir bei einem Besuch in die Hand versprochen hat, uns so viel Schmalfilm zu leihen, daß wir jeden Sonntag Programmwechsel vornehmen könnten, gar nicht gedankt. Sein Absagebrief gelangte genau einen Tag vor Ausreise der Expedition in unsere Hände, so daß es unmöglich war, andere Filme zu besorgen. Wenn er sein Versprechen schon nicht einhalten kann, so hätte er ja auch eine Woche früher schreiben können. Mir steigt immer der Ärger hoch, wenn ich an unserm tadellosen modernen Tonschmalfilmapparat vorbeigehe. Ich darf den Namen dieses Herrn hier leider nicht nennen, aber ich werde ihm ein Exemplar dieses Buches geben und diese Seite rot anstreichen!

Es wird wärmer, es wird von Tag zu Tag wärmer! Heut am 21. Dezember am Kap Finisterre vorbei. Also schon Spanien. Ein paar hundert Kilometer landeinwärts schlagen sich die Menschen kaputt, schütten Flugzeuge Fünfhundert-Kilo-Bomben auf jahrhundertealte Baudenkmale. Man wird an Fontanes Brücke am Tay erinnert: Tand, Tand ist das Gebilde von Menschenhand! Aber das Meer, das das verratene Land umspült, weiß nichts von dem Todeskampf dort drinnen. Es läßt uns ruhig unsere Bahn ziehen. Auf dem Heck stehen unsere Flugzeuge, ohne Bomben, ohne Maschinengewehre. Und wir sind dankbar dafür, daß es noch so etwas gibt, daß dieses modernste Kriegsmittel gleichzeitig wichtigstes Mittel moderner wissenschaftlicher Forschung geworden ist.

Die Hinfahrt wird dazu benutzt, Apparate und Instrumente auszuprobieren und noch unentdeckte Kisten auszupacken. Mit Paulsen, dem Ozeanographen, und Bruns, dem Elektriker und besonderem Betreuer der Echolote, stehe ich am Atlaslot, und wir tasten probeweise den Meeresgrund ab. Auf der Seekarte vergleichen wir die gemessenen Tiefen. Es kommt gut hin, das Lot scheint gut in Ordnung zu sein. Mit der Stoppuhr kontrollieren wir die Umlaufzeiten des Meßzeigers.

1500 m läuft der Schall im Wasser je Sekunde. Genau so muß der Zeiger laufen. Kleine Abweichungen werden durch Salzgehalt und Temperatur hervorgebracht, und jede Tiefenzahl muß später erst umgerechnet werden. Wir werden etwa 6000 Zahlen mit nach Haus bringen! Viel Vergnügen!

Vielleicht ist eine Erklärung des Echolots an dieser Stelle angebracht: Die Erfindung geht auf den deutschen Ingenieur Alfred Behm in Kiel zurück. Er kam als erster auf den Gedanken, die schon früher vorhandenen und z. B. im Weltkriege sehr gebrauchten Unterwasserschallempfänger so umzubauen, daß ein Echo vom Meeresboden aufgefangen werden konnte. Es wird stets Leute geben, die sagen, das sei ja nicht mehr schlimm, wenn doch der Hauptapparat, der Unterwasserschallempfänger, schon vorhanden sei! Das ist ein Fehlschluß, liebe Leute! Hat einer von euch etwa diesen Gedanken gehabt? Es kommt eben auf den Kerl an, der aus einem Instrument, das dazu dient, Morsezeichen von Schiff zu Schiff zu geben und zu empfangen, durch einen genialen Einfall den Apparat konstruiert, der plötzlich gestattet, Meerestiefen zu messen.

Im Prinzip ist das Echolot folgendermaßen gebaut: Auf der einen Seite des Schiffsbodens wird durch den Schlag gegen eine Glocke oder durch Explosion ein Schall erzeugt, der sich im Wasser nach allen Seiten hin fortpflanzt, u. a. auch in Richtung Meeresboden. Hier wird der Schall wie ein normales Echo an einer Bergwand zurückgeworfen und kommt wieder zum Schiff zurück. Ein Mikrophon fängt das Echo auf und leitet es sofort und direkt in ein Telephon am Ohr des Beobachters. Die abgelaufene Zeit zwischen Knall und Echo ergibt die Meerestiefe.

Ein Beispiel: Zwischen Knall und Echo vergehen 7 Sekunden. Da sich der Schall im Wasser mit 1500 m in der Sekunde fortpflanzt, außerdem hin und zurück, so ergibt sich für die Meerestiefe $\frac{7 \cdot 1500}{2} =$ 5250 m.

Das Wichtigste: Die Messung ist genau und dauert nur 7 Sekunden. Ein Draht mit Bleigewicht, das in diesem Falle etwa 1 Zentner schwer sein muß, hängt infolge der Strömung im Wasser niemals ganz genau, außerdem dauert die ganze Prozedur mindestens 4 Stunden. Und neulich erlebten wir, daß sich der Draht bei 4127,63 m verhedderte. Der Ozeanograph ist fast gelyncht worden.

Weihnachten — Neujahr

Am 22. Dezember passieren wir Kap Rova, die Einfahrt von Lissabon. Das Wetter ist nach wie vor prächtig. Mit Freund Gburek, dem Geophysiker, sitze ich auf dem obersten Deck, und wir lassen uns die heiße Sonne auf die nackte Haut scheinen. Wir kennen uns seit langem, doch spaßigerweise haben wir uns noch nie in Deutschland getroffen, aber mehrfach auf — Spitzbergen.

Tag vor Weihnachten! Wenn es auf diesem Schiff noch nicht halb so geschäftig zugeht wie auf dem Kurfürstendamm, so lassen doch gewisse Vorbereitungen auf außergewöhnliche Tage schließen. Da steht der Koch in der Kombüse und schneidet von einem Riesenschinken unendlich viele Scheiben ab. Dazu murmelt er unverständliche Worte in seinen erst nach 6 Wochen einigermaßen anständigen Polarbart. Zaubersprüche? Heilsame? Vitaminhaltige? Keine Spur! Zahlen sind es. 239, 240. Bei 246 macht er Schluß. Selbst ein nur mittelmäßig talentierter Mathematiker kann leicht ausrechnen, daß bei 82 Mann 3 Scheiben auf den Kopf kommen. Die Küchenjungen schälen Berge von Kartoffeln.

Schon vor Tagen war am Schwarzen Brett ein Anschlag zu lesen, daß alle Musiker — im besonderen die mit der Spezialität: Weihnachtslieder — sich beim 3. Offizier melden möchten. Der Aufruf scheint mächtigen Anklang gefunden zu haben, denn von überall dudelt es einem ins Ohr: Stille Nacht! Hat sich was mit der stillen Nacht! Ganz taub wird man davon! Die Zimmerleute bauen Böcke und Sitzbänke, andere pieken unseren einzigen Wandschmuck an die Wände unseres Gemeinschaftsraums: Fahnen aller Größe; besonders die gelbe Quarantäneflagge macht sich sehr dekorativ.

Der Expeditionsleiter ist unser „Ältester". Diese Würde hindert ihn aber gar nicht, zu Mittag freudestrahlend zu erklären: „Man" — ein bißchen geniert er sich zu sagen „er" — gucke schon immer heimlich das große von „zu Hause" mit vielen Verboten aufgedrängte Weih-

nachtspaket an, aber ohne es natürlich aufzumachen, ja auch nur anzufassen — — „man“ sei doch eben wie ein Kind!“

„Ach, watt!“ sagt Schirmacher, „wir haben schon alles aufgefressen, wir spekulieren zu Weihnachten uff die andern!“

Um ½6 Uhr ist Abendessen, eine Stunde später beginnt die Weihnachtsfeier. Sie ist würdig und lustig zugleich.

Nach einem Weihnachtslied hält der Expeditionsleiter eine kurze Ansprache, sie bildet nur den Auftakt zur Feier. Einem weiteren gemeinsamen Lied folgt jetzt die Geschenkverteilung. Dazu muß ich vorausschicken, daß jeder beim Eintritt in den Gemeinschaftsraum eine Losnummer zog, die gleichzeitig Platznummer und Geschenknummer ist. Auf jedem Platz stehen mindestens 3 Flaschen Bier und eine Tüte mit Obst und Nüssen.

Die Geschenkverteilung besorgen Barkley und Paulsen. Sie halten ein Geschenk hoch, rufen die daraufstehende Nummer auf, der Inhaber der Losnummer schreit erfreut „hier“, und das Geschenk wird ihm ausgehändigt.

Die Geschenke sind das, was man immer guten Bekannten zu Weihnachten schenkt: Messer, Drehbleistifte, Aschbecher, Kämme, Feuerzeuge, Bücher neutralen Inhalts. Aber selbst wenn man Dinge bekommt, die man überhaupt nicht brauchen kann, freut man sich. Es ist eben Weihnachten und irgendwer hat liebevoll an einen gedacht. Inzwischen wird dann und wann zugeprostet, und aufgeknackte Nußschalen häufen sich auf jedem Platz.

Unsere Elektriker haben eine Lautsprecheranlage gelegt, und die Weihnachtsrede von Reichsminister Heß trifft uns auch hier unter den Kanarischen Inseln. Leider sind so viele atmosphärische Strömungen vorhanden, daß wir die Sendung vorzeitig abbrechen müssen. Der 2. Offizier, Röbke, bringt als politischer Leiter der „Schwabenland“ diesen Teil unserer Feier mit einem Sieg Heil auf den Führer und das Reich zum Abschluß.

Jetzt folgt nochmals Kapitän Ritscher mit einer Weihnachtsgeschichte, und zwar mit einer eigenen. Er hat vor 26 Jahren eine „Weihnachtsfeier“ erlebt oder erleben müssen, die er niemals vergessen wird, und denen, die einmal davon gehört haben, wird es genau so gehen. Da sie außerdem in Schnee und Eis spielt, schien sie als Einführung in unsere Antarktisfahrt besonders geeignet.

Es war 1912, Kapitän Ritscher hatte die seemännische Leitung des „Herzog Ernst“, des Schiffes, das die „Deutsche Arktis-Expedition“ unter Schröder-Stranz an die Nordküste von Spitzbergen brachte. Eine Reihe unglückseliger Zufälle, Geldschwierigkeiten usw. hatten sehr spätes Aufbrechen der Expedition verursacht. Der Sommer war zu schnell zu Ende, der Herbst dauert in diesen Breiten nur wenige Tage, der Winter kam überraschend schnell, das Schiff fror ein. Da ich hier nur die Erzählung von Kapitän Ritscher wiedergeben will, übergehe ich die ganze folgende Zeit mit der Angst um das Schiff, mit der Aufteilung der Expedition in verschiedene Gruppen, mit dem Todesmarsch von Schröder-Stranz und seinen 3 Begleitern im unwirtlichsten Teil von Spitzbergen, im Nord-Ostland. Eine Gruppe von 3 Mann, zu der auch Kapitän Ritscher gehört, bleibt von September bis Dezember in leerstehenden Fanghütten von Pelztierjägern am Westufer der Wijdebucht. Die Not ist aufs äußerste gestiegen. Munition wird knapp. Und nur gelegentlich kann ein Vogel oder ein Rentier geschossen werden. Der eine von den dreien, Rüdiger, hat schwere Erfrierungen an den Füßen, ein anderer, Rawe, muß unbedingt bei ihm bleiben, aber der dritte muß jetzt versuchen, Hilfe zu schaffen. Dieser Dritte ist Ritscher. Es sind etwa 140 km von der Hütte am Kap Petermann bis zur nächsten Siedlung Longyearbyen. Er weiß auch nicht, wann er da sein kann, er kann nur laufen, laufen Tag und Nacht. Er läuft unbeschwert, er hat weder Zelt noch Karte. Er hat auch weder Kocher noch Kochtopf, er hat noch nicht einmal eine Brotkrume bei sich. So läuft er, läuft . . . um sein Leben, um das Leben der andern. Seine Hündin Bella läuft mit ihm. Sie ist ihm Trost und Kamerad. Manchmal ist sie einen Tag lang fort, hat irgendwo einen Fuchs gewittert . . . dann kommt sie wieder, sie ist viel zu schwach, irgendein Wild zu fangen. Dazu sind 30 Grad Kälte, Tag und Nacht, d. h. es ist immer Nacht. Der Mond steht auch am Tage am Himmel. An den Sternen sieht Ritscher, wann Mitternacht ist, an den Sternen sieht er, wann Mittag ist. Der Polarstern ist der ruhende Punkt, um ihn dreht sich alles, der Mond, die Sterne, die ganze Erde, er selbst. Ihm verdankt Ritscher, daß er nicht im Kreise läuft. Er läuft und läuft . . . 9 Tage und 9 Nächte . . . ohne einen Bissen. Er darf nicht schlafen, 9 Tage und 9 Nächte. Immer nur laufen. Da läuft gar kein Mensch mehr, da läuft eine Maschine, trab, trab, trab.

Und die Hündin Bella läuft mit, trab, trab, trab, trab. — Er kann nicht mehr laufen, der Körper will den Wahnsinn nicht mehr mitmachen, die Maschine droht zu versagen. Aber er reißt sie immer wieder hoch, findet hier noch eine Reserve und dort noch eine, er will, will, will — — Lächerlich, dieser Körper, er muß einfach! Und er läuft weiter, läuft einfach weiter. Und die Hündin Bella läuft mit. Vielleicht will er ausprobieren, wer von beiden es besser kann, die Hündin Bella oder er. Es fehlt nicht mehr viel zum Wahnsinn, nur noch ein ganz kleines Stück. Aber keine Angst! Vorläufig läuft er noch, läuft immer weiter, immer nach Süden, genau nach Süden, genau weg von dem Polarstern da oben ... Der sitzt im Kalten, mitten über dem Nordpol, aber er läuft nach Süden, in die Wärme . . . wenn er noch ein bißchen weiterläuft, muß er bald in die Tropen kommen. O, er fängt sogar an, seine Kräfte einzuteilen, er läuft nicht mehr die ganzen 24 Stunden in demselben Tempo, nein, nein. Er wird sparsam! Ab und zu läuft er langsamer. Ja, er geht sogar im Schritt, im ganz einfachen Schritt, setzt ruhig ein Bein vors andere. Das Herz arbeitet wie toll.

„Was willst du denn, dummes Herz, du siehst doch, daß ich langsamer gehe, so beruhige dich doch."

Und das Herz glaubt es, läßt sich übertölpeln, und er freut sich seiner List, und läuft weiter, und die Hündin Bella läuft mit.

Und dann wird er noch sparsamer! Er legt Ruhepausen ein, zum richtigen Ausruhen. Ja, er legt sich sogar auf das Eis. Es ist wundervoll, einmal liegen und sich ausstrecken zu dürfen. Aber sofort springt er wieder hoch. Bloß nicht erfrieren!

Und dann macht er eine Erfindung. Er legt sich wieder hin, ganz ruhig, und er schläft sogar . . . bitte, bei 30° Kälte . . . Keine Angst, er bleibt ganz ruhig . . . Das ist ja sein Trick . . . er hat den Kopf auf die Hand gelegt, und in der Hand tickt sein Taschenwecker . . . ticke tacke ticke tacke. Und nach genau 15 Minuten rasselt der Wecker. Da springt er wieder hoch. „Komm, Bella, weiter, weiter!" Und dann lacht er, lacht über seine Erfindung. Patent Ritscher! Phänomenal! Mit genauer Gebrauchsanweisung! Anzuwenden bei Sechstagerennen über Eis bei 30° Kälte! Großartig! Und er ist wirklich ausgeruht. Nach ein paar Stunden die nächste Rast. Wieder 15 Minuten! Und wieder fühlt er sich frischer, kann weiterlaufen. Und die Hündin Bella läuft mit.

Endlich Kap Thordsen! Der Eisfjord, und drüben auf der andern Seite ist die Siedlung. Aber der Fjord ist 25 Kilometer breit, und die Strömung hat in der Mitte das Eis aufgerissen. Er muß warten, bis das Wasser wieder zufriert. Und heute ist Weihnachtsabend. Er hat schon lange keinen Hunger mehr. Aber jetzt sieht er Weihnachtskuchen vor sich, und Kaffee, und Braten, Unmengen von Braten. Und dann läuft er weiter, immer an der Wasserrinne entlang, will sie umgehen.

Da kommt günstiger Wind . . . Die Rinne friert zu . . . er läuft wieder nach Süden. Das Eis ist noch dünn, er springt von Scholle zu Scholle. Irgendwann bricht er ein. Er kann sich herausarbeiten, aber er ist triefend naß. Und im Augenblick ist alles gefroren, Kleider, Stiefel, Handschuhe. Und war bis jetzt sein Laufen noch Spaß, jetzt wird es bitterster Ernst. Jede Sekunde Ruhe kann ihn erfrieren lassen. Und er läuft in wahnsinniger Angst weiter, läuft, stolpert, schlägt hin, rutscht auf den Knien weiter . . . und erreicht die Siedlung. Am 27. Dezember. Und die Hündin Bella ist auch dabei.

Die Erfrierungen sind schwer, es kostet mehrere Zehen- und Fingerglieder, aber schon nach einigen Tagen kann Kapitän Ritscher eine Rettungsexpedition auf den Weg schicken. Die Hündin Bella geht mit, kommt aber unterwegs um. Mit Ausnahme der Schröder-Stranz-Gruppe auf Nord-Ostland konnten später alle übrigen Teilnehmer gerettet werden. Auch das Schiff wurde wieder flott gemacht, und Kapitän Ritscher hatte selber die Freude, es im nächsten Sommer in guter Verfassung nach Hause bringen zu können.

Schröder-Stranz ist bis heute verschollen, im Sommer 1937 und 1938 wurde in der Dovebucht im Nord-Ostland von Spitzbergen ein Zeltlager gefunden. Für mich persönlich bedeutet es ein merkwürdiges Zusammentreffen, daß ich gerade derjenige sein durfte, der im vergangenen Sommer auf Spitzbergen die Reste dieses Lagers in die Hand bekam und sie nach Deutschland befördern konnte.

Ich habe aus dem Weihnachtsbericht von Kapitän Ritscher einige Szenen etwas eingehender wiedergegeben, denn dieser Bericht sollte im Mittelpunkt unseres Abends stehen. Es war sicher gut so, daß jeder Teilnehmer unserer Expedition noch einmal feststellen konnte, daß sein Expeditionsleiter wirklich kein Neuling in Eis und Schnee sei, daß er aus dessen eigenem Munde nochmals die Erfahrungen hörte, die dieser in bitterster Weise an sich selbst erproben mußte.

Aber unser Weihnachtsabend soll sich nicht in allzu ernsten Erlebnissen erschöpfen, wir hätten gern noch etwas freudigere Erzählungen gehört. Und dazu wird Kapitän Kraul gebeten. Es dürfen keine einfachen Schnurren sein, beileibe nicht, es muß ausgesprochen weihnachtlich sein. Da Kraul aber von 30 Weihnachten nur 3 im trauten Familienkreise verlebt hat, wird manches dabei sein, was heute für uns paßt. Er schildert uns eine weihnachtliche Flucht mit Kind und Kegel aus Wladiwostock durch ganz Sibirien über Moskau nach Hamburg, daß uns vor Lachen die Tränen in die Augen kommen. Und die schöne Geschichte von dem blasierten Norweger mit seiner Shagpfeife, der immer erklärte: „Wir in Amerika tun das so und so" ist später immer wieder mal zitiert worden.

Nun noch ein gemeinsames Weihnachtslied, dann werden die Lichter an dem Tannenbaum gelöscht, und man bleibt noch einige Zeit gemütlich beisammen. Ab und zu verschwindet einer auf ein Stündchen, dann schleicht er sich in seine Bude und packt die mitgegebenen Weihnachtspakete aus. Weihnachten ist nun mal das Fest der Kinder! Der kleinen und der großen!

Las Palmas in Sicht. Aber wir fahren mit 12 Seemeilen dran vorbei. Strömung und Wind helfen.

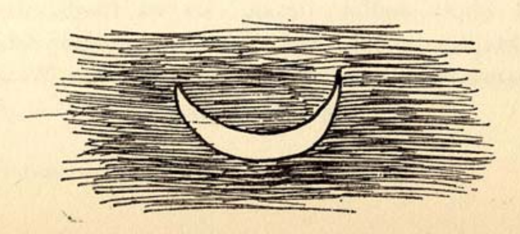
Trotz des Feiertags arbeiten unsere Meteorologen. Lange läßt sogar zwei Ballons aufsteigen.

Am 2. Feiertag nachmittags kommt die afrikanische Küste in Sicht.

Der helle Strich am Horizont ist der dunkle Erdteil! Wir steuern Kap Blanco an.

Mein Weihnachtspaket enthält ein paar kleine hölzerne Pinguine. Ich klebe sie mit Pelikanol — warum heißt das Zeug eigentlich nicht Pinguinol? — auf mein Fensterbrett. Ich kann vorwegnehmen, daß diese „Pikkelwinchen" auch lange Zeit in der Antarktis die einzigen Pinguine waren, die wir zu Gesicht bekamen, aber davon später!

Der Mond ist im ersten Viertel, steht nicht aufrecht wie bei uns, sondern liegt auf dem Rücken. Komische Himmelskunde! Auch Großer Bär und Polarstern sind schon tief am Horizont.



Große Passagierdampfer begegnen uns, von und nach Kapstadt. Tausend Lichter an Bord.

Ich habe mir 'mal auf Sizilien einen riesigen Strohhut gekauft, der einen Schatten von einem Meter Durchmesser gibt. Den setze ich auf, denn der Arzt warnt vor der Tropensonne.

Kap Verde! Also richtiges Afrika und ganz nahe. Wenn dort Palmen stünden, würden wir die Blätter zählen können. Aber es scheint eine trostlose Gegend zu sein.

Regula ladet ein zu den „Wundern der Tropennacht". Wir sitzen vor seiner Meteorologenbude und trinken reinen Gin. Das Sodawasser dazu ist alle. Sein Amtsbruder Lange sieht die „Wunder der Tropennacht" früher als die andern, er hat von vornherein jegliche Sodaeinmischung abgelehnt. Aus Herzensgüte, die ihm erst am nächsten Nachmittag im vollen Umfange zum Bewußtsein kommt, spendiert er seinen Weihnachtskuchen. Es bleiben nur Krümel übrig, die man ihm wieder in den Gin tut, damit sie nicht umkommen. Dazu läßt Regula sein Grammophon spielen. Zu den „Wundern der Tropennacht" gehören Original-Hawai-Lieder. Kraul meint, so könnten es die Pinguine auch. Er muß es wissen, er hat sie jahrelang beobachtet. Er kann sich fast mit ihnen verständigen.

Am 30. Dezember ist es nahezu 30° heiß, dazu fast 100% rel. Feuchtigkeit, d. h. auf deutsch in meiner Kabine von 3½ : 2½ m Rauminhalt sind etwa 2 Liter Wasser in der Luft. Wenn man sie mit dem Messer schneidet, tropft es. Dazu Wind von achtern. Also nicht die Spur eines Luftzuges.

Da Untätigkeit die gefährlichste und ansteckendste Krankheit ist, werden Vortragsabende eingerichtet, erstens, um wenigstens einen Menschen arbeiten zu lassen, zum andern, um etwas zu lernen, drittens, und das ist doch das Wichtigste, um immer wieder die gemeinsame Idee zu betonen, die uns 82 Expeditionsleute nun einmal zusammengeführt hat. Es ist keine Kleinigkeit für einen Expeditionsleiter, 82 verschiedene Geister unter einen Hut zu bringen. Der gemeinsame riesige Zylinderhut ist unsere Aufgabe in der Antarktis. 82 Mann helfen daran, sie zu lösen. Jeder einzelne muß an der Stelle, die ihm nun einmal zugewiesen ist, sein Bestes tun. Das Zusammenspiel der 82 ergibt das ganze Werk. Eigentlich ganz einfach!

Unser Arzt Dr. Bludau hält den ersten Vortrag. Viele von uns sind zum erstenmal in den Tropen, die meisten werden zum erstenmal in ihrem Leben Eis sehen. Der Körper muß sich also erheblich umstellen, es sind weder Sonnenstich noch Erfrieren schön.

Auf einen medizinischen Vortrag paßt am besten ein biologischer. So redet also noch Barkley von seinen kleinen und großen Tierchen. Die Überschrift könnte lauten: Vom Plankton zum Blauwal! Oder besser umgekehrt, wenn man ans Fressen denkt. Tatsächlich frißt immer einer den andern. Aber der, der sie alle frißt, das ist der Mensch. Über den kommt keiner!

Wissen Sie übrigens, wieviel ein ausgewachsener Blauwal wiegt? Soviel wie 25 Elefanten! Ja, danke schön!

Der nächste Tag, der Silvester, bringt gleichzeitig die Äquatortaufe für 26 ausgesprochene Landratten. Schon gestern abend waren Triton und ein paar niedere Meergeister unter gleichzeitigem Abschuß einer Leuchtrakete an Bord gekommen, hatten sich dem Kapitän des Schiffes vorgestellt, die Liste der Täuflinge verlangt, dicke Zigarren geraucht und größere Mengen Bier vereinnahmt. Komisch, ein rauchender Meergreis! Aber offenbar hat Neptun da unten das Rauchen verboten oder die Streichhölzer sind ihm naß geworden. Wenigstens scheinen diese Abgesandten aus der Meerestiefe jahrelange Entbehrungen nachholen zu wollen. Aber es sei ihnen vergönnt! Und das Bier auch! Prost Triton!

Zur Äquatortaufe selber erscheint natürlich Neptun mit Frau Thetis, samt Pfarrer, Arzt, Friseur, Astronomen, Historiker, den beiden Negern, Schutzmann und anderen Trabanten und Helfern.

Die Taufe vollzieht sich nach uraltem Seemannsritual und ist wohl im Prinzip immer dieselbe. Natürlich schmecken die freundlichst gereichten Kekse nach Terpentin, ist dem kredenzten Glas roter Flüssigkeit neben Himbeersaft bestimmt ein Schuß Petroleum beigemixt, der Arzt taucht sein Hörrohr stets in blaue Ölfarbe, und die Rasierseife ist reines Stauffer-Fett. Die Neger sind nur deswegen schwarz, damit bei der Balgerei im Wasser der Täufling selber nachher nicht viel anders aussieht, und selbstverständlich wird er kopfüber ins Wasser geworfen und von den Negern vorschriftsmäßig dreimal getauft.

Leute, die sich vorher irgendeines Vergehens schuldig gemacht haben, werden selbstverständlich öfter getauft.

Armer Gockel! Er ist eine Seele von Mensch. Die Ruhe selbst. Aber der Unglückselige ließ sich — vielleicht listigerweise hervorgelockt — vor zwei Tagen zu irgendeiner abfälligen Bemerkung über Wert oder Unwert der heiligen Taufhandlung hinreißen, . . . und er hat schwer büßen müssen. Zwei Kekse muß er schlucken, zweimal muß er Himbeersaft trinken, sechsmal wird er getauft!

Jetzt auf der Rückreise fragt Gockel den seebefahrenen Lange: „Sagen Sie mal, findet eigentlich wieder 'ne Taufe statt, wenn wir über'n Äquator kommen?"

Diese mit recht viel Humor und nettem Spaß durchgeführte Äquatortaufe ist ein hübscher Auftakt für die abendliche Silvesterfeier, die wieder im Gemeinschaftsraum stattfindet. Unsere Elektriker haben eine imposante Lautsprecheranlage gelegt, einen Senderaum gebaut, und nun kommen Schallplatten und eigene „Sendungen" in buntester und lustigster Reihenfolge zu Gehör. Hartmann und Ruhnke sind unerschöpflich. Ihr Repertoir hätte sicher bis zum nächsten Silvester gereicht. Eine der Glanznummern Hartmanns ist der Hörbericht über das letzte Autorennen auf der Avus. „Achtung, Achtung! Wir befinden uns jetzt an der Nordkurve, die ersten Wagen kommen: uiiiih! uiiiih!"

Der Neujahrstag bringt uns die ersten fliegenden Fische. Wie Pfeile schießen die heringsgroßen Tierchen über das Wasser. Neujahrstelegramme laufen ein und werden beantwortet. Das Geschäft blüht in der Funkbude.

Am 2. Januar erreichen wir Ascension, eine kleine Vulkaninsel mitten im Südatlantik. Auf der Nordwestecke der Insel eine englische Garnison mit den einzigen menschlichen Bewohnern. Im übrigen soll es viele Schildkröten hier geben. Preuschoff hat eine phantastische Harpune zurechtgehämmert und guckt 4 Stunden lang ins blaue Wasser, bis ihm die Augen tränen. Doch dafür gibt es prachtvolle Vulkankegel, Musterbeispiele wie aus dem Bilderbuch. Alle schön in Reih und Glied aufgebaut.

Von Ascension an wird ein regelmäßiger Lotdienst eingerichtet mit Protokollen usw. Paulsen, Gburek, Barkley, Bruns und ich. Später kommen noch Mayr und Schirmacher dazu. Jede Lotwache dauert 4 Stunden, und alle halbe Stunde wird auf den Knopf gedrückt. Bei interessanten Stellen öfter. So tasten wir von Ascension bis zum Eis-

rand und wieder zurück bis zum Äquator über 12000 Seemeilen Meeresboden ab. Alle 5 Seemeilen eine Lotung.

Das Essen ist so gut an Bord, daß plötzlich das Bedürfnis auftaucht: Wir wollen uns wiegen lassen, damit wir wissen, wie gesund wir sind und durch die morgendlichen „Eier nach Wahl" später werden. Der Arzt führt Protokoll. Die Wage stammt aus der Küche. Der Schlachter wiegt sonst nur halbe Ochsen damit. Böse Zungen behaupten, jetzt hängen endlich mal ganze dran.

Es wird jeder gewogen, jeder. Käpt'n Kraul hält mit Lebendgewicht 119 kg den Rekord, aber gleich dahinter kommt Amelang. Beide zusammen wiegen soviel wie eine normale sechsköpfige Familie.

Keiner von uns weiß richtig, wieviel er eigentlich wiegt oder wiegen muß. Nur der Arzt weiß das. Aus Berufsgründen. Und gerade ihm zieht man unmerklich so ein bißchen das Gewicht herunter.

„Was! Neun Kilo mehr als mein übliches Gewicht? Da muß ich eine neue Entfettungskur einlegen!"

Bludau ist ein sonniges, unbescholtenes Gemüt. Er ahnt weder Lug noch Trug. Sein Tischnachbar Paulsen ißt von jetzt ab grinsend zwei Portionen Nachtisch und zwei Portionen Sonntagsnachmittagskuchen. Erschwerend kommt hinzu, daß von alters her auch Donnerstag Seemannssonntag ist. Also auch donnerstags ißt Paulsen zweimal Rosinenkuchen.

Es herrscht überhaupt durchweg eine vergnügte Stimmung. Mayr will sich unbedingt auf Bouvet aussetzen lassen und Seeleoparden schießen. Kraul soll auf Südgeorgien König werden. König Kraul der Erste! Nicht übel!

Heute am 6. Januar mittags eine Sonnenhöhe von 90 Grad. Das heißt, man wirft keinen Schatten mehr, man läuft auf seinem eigenen Kopf spazieren.

Der nächste Tag bringt als einzige Abwechslung — außer der täglichen Radiosonde — Bootsmanöver an den Rettungsbooten in voller Kriegsbemalung, d. h. mit angezogener Schwimmweste. Es fällt aber niemand ins Wasser, und alles läuft programmgemäß. So etwas muß sein, damit jeder tatsächlich im Ernstfalle weiß, wo er hingehört.

Der 8. Januar ist Sonntag, Eintopfsonntag. Auch auf der „Schwabenland" gibt es „Eintopf", obgleich wir mitten auf dem Südatlantik schwimmen auf 31,5° Süd. Ein rührendes Bekenntnis zur Heimat.

Wieder eine Sensation! Diesmal mit der Radiosonde. Lange stürzt in den „Salon": „Die Pulle Sekt ist fällig! Die 30-km-Grenze ist überschritten! Wir haben den Sender länger als 1½ Stunde gehört!" Nach Langes Rechnung mußte der Ballon fast den Mond erreicht haben. Alles Schwindel! Die anderthalb Stunden stimmen, bloß war der Ballon längst vorher geplatzt, und die Sonde hatte beim Abstieg weitergefunkt. Der Umkehrpunkt und damit die größte Höhe ist nachher aus dem Diagramm leicht festzustellen. Und — zum Ruhme Langes sei es gesagt — er berichtigt sich zum Abendessen und verzichtet auf die Pulle.

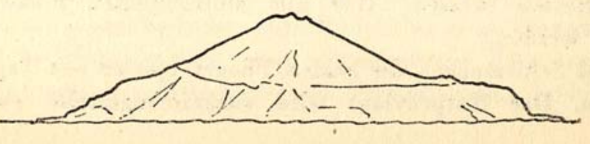
Die Sensationen häufen sich! Am 9. abends Tristan da Cunha in Sicht. Eine recht kleine Vulkaninsel. Die meisten Inseln des südatlantischen Ozeans sind von den tüchtigen portugiesischen Seefahrern Anfang des 16. Jahrhunderts entdeckt worden, Ascension, Fernando Noronha (von Vespucci), Trinidad, Martin Vaz, St. Helena, Gough und auch Tristan da Cunha. Mit wenigen Ausnahmen (z. B. Trinidad brasilianisch) sind diese Inseln jetzt alle in englischem Besitz. Die kahlen Basaltfelsen bieten weder viel Bodenschätze noch allzu üppiges Pflanzenleben, aber im Kriegsfalle sind sie wichtige Flottenstützpunkte. Jetzt bleibt höchstens mal eine Walkocherei im Lee der Insel 3 Stunden liegen, um im Windschutz in Ruhe bunkern zu können.

Die 128 lebenden Einwohner von Tristan da Cunha haben ein sensationsarmes Dasein. Es passiert nicht viel. Und wenn ein Schiff in die Nähe kommt, sind sie aus dem Häuschen. Im Abstand von 1½ Seemeilen fahren wir dran vorbei. Man merkt, wie unsertwegen Lampen in den Häusern angesteckt werden. Ein Licht geht häufiger an und aus. Da scheint jemand zu morsen. Unsere Funker sind auf der Höhe. Sie versuchen zu antworten. Sie funken auf allen möglichen Wellen, und als keinerlei Antwort kommt, morsen sie mit Taschenlampen. Sie morsen auf englisch, portugiesisch, deutsch, französisch. Aber es erfolgt nichts. Wenn das Licht da drüben wirklich morst, dann ist es entweder ein Spaß von einem 14jährigen Jungen, oder die Sprache ist chinesisch. Es tut uns ehrlich leid, die guten Leute enttäuschen zu müssen, aber wir haben wenig Zeit und fahren weiter. Wenn man uns aufgefordert hätte, an Land zu kommen, um vielleicht ärztliche Hilfe oder dergleichen in Anspruch zu nehmen, hätten wir selbstverständlich Folge geleistet. Der Seemann ist stets hilfsbereit. Aber ein solcher Sonderfall

war anscheinend nicht vorhanden. So verlieren wir bald die Insel wieder aus den Augen.

Aber toll sieht sie aus, die Tristan-da-Cunha-Insel. Sie hat einen Beinamen: die einsamste Insel der Welt. Der Name sagt genug. 1506 soll sie von dem portugiesischen Admiral Tristan da Cunha entdeckt worden sein, dann fanden die Holländer sie 1643 von neuem auf, denn die Kenntnis ihres Vorhandenseins war längst verlorengegangen. 1767 kamen die Franzosen und 1790 amerikanische Pelztierjäger. Nach so vielen Besuchen so vieler Nationen hielt es England für notwendig, die Insel 1806 kurzerhand zu annektieren. Eine Garnison von 50 Europäern und 50 Hottentotten wurde hier abgesetzt. Bis auf einen Schotten, William Glaß, wurde die Garnison wieder aufgelöst. Dieser blieb dort, ließ seine Frau nachkommen, setzte 16 Kinder in die Welt und wurde der Stammvater der heutigen Bevölkerung. Mehr oder weniger gescheiterte Seefahrer siedelten sich an, und die Frauen holte man sich von der nächsten bewohnten Insel St. Helena. Nicht so romantisch, wie sich die Römer seinerzeit ihre Sabinerinnen holten . . . ein befreundeter Walfänger sollte ein halbes Schock für sie anheuern. Als er nach Tristan zurückkam, konnte er glücklich fünf Damen abliefern. Er stellte sie am Strande auf, die Junggesellen knobelten — und dann waren sie sozusagen unter die Haube gekommen. Die alten Berichte sprechen nicht sehr liebenswürdig von diesen Damen und bezeichnen einige von ihnen als schlechthin lasterhaft. Wie dem auch gewesen sein mag, jetzt wohnen auf Tristan etwa 200 Menschen, Männlein und Weiblein, im vernünftigen Verhältnis von annähernd 1 : 1. Die Rasse soll ein bißchen kompliziert sein, denn die schiffbrüchigen Seefahrer und die halbschwarzen Dämchen von Helena waren doch recht verschiedene Leute. Merkwürdigerweise zieht die Inzucht dort keinerlei schädliche Folgen nach sich, die meisten Menschen werden 80 Jahre alt und haben angeblich die besten Zähne der Welt.

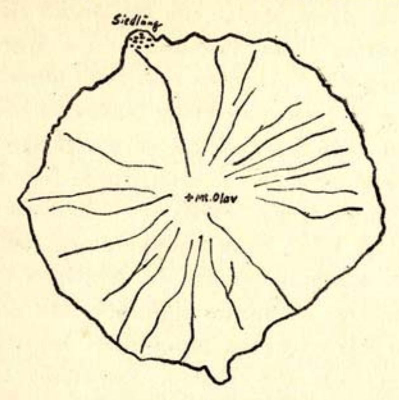
Tristan da Cunha und ein paar Inseln in der Nähe, z. B. Nightingale, sind übrigens, soweit bekannt, die einzigen Brutplätze mehrerer Vogel-



Tristan da Cunha

arten, die man im Atlantik von Neufundland bis zur Antarktis antrifft (Petrelle), und beherbergt Vögel ohne Flügel, die größten Albatrosse und tausend andre Merkwürdigkeiten.

Das Kartenbild zeigt Grundriß und Aufriß eines geradezu idealen Vulkans. Die höchste Spitze (Mt. Olav) liegt 2028 m über dem Meere.



Tristan da Cunha

Die Vorbereitungen für die Arbeiten in der Antarktis schreiten fort. Kapitän Ritscher stellt einen genauen Organisationsplan auf, wir besprechen alle Einzelheiten. Schwierig sind nicht die Flüge, die gelingen, sondern gerade die, die nicht gelingen. Und eine etwaige Notlandung auf dem antarktischen Inlandeis? Aber man muß gerade daran denken und alle, einfach alle vorkommenden Möglichkeiten in Betracht ziehen. Auf keinen Fall wird irgendeine Gruppe im Stich gelassen. Natürlich haben wir alle nur den einen brennenden Wunsch, daß unser Programm sich ohne Zwischenfälle abwickeln möge. Der schwierigste Faktor ist ja stets das Wetter. Und das scheint nach den vorliegenden Berichten in der Antarktis wechselnder als anderswo zu sein, außerdem stets um einige Grade kälter, stürmischer. Und wo wird das Packeis liegen? Wie weit kommen wir mit der „Schwabenland“? Tausend Fragen, die wir im Grunde doch der Zukunft und unserm guten Stern überlassen müssen. Aber alle Möglichkeiten müssen durchgesprochen werden.

Mayr und Schirmacher, die beiden Flieger, spielen seit Tagen Kaufmannsladen. Der Notproviant wird zusammengestellt, ausgewählt,

abgewogen, in Beutel verpackt. Die Schlitten gehen nicht in die Flugzeuge hinein, auch nicht zusammengelegt. Sie müssen etwas umkonstruiert werden. Ich zeichne Karten von den in Frage kommenden Abschnitten in verschiedenen Maßstäben und Projektionen. Eine Merkatorprojektion in einem Maßstab, bei dem 1 mm etwa 1 km in der Natur entspricht, scheint sich für die Flüge am besten zu eignen.

Die ersten Vorboten aus der Antarktis kommen! Ein Telephongespräch mit der Walkocherei „Wikinger", die dicht am Polarkreis und von uns noch etwa 3000 km entfernt liegt. Ein Hoch auf die Technik! Und Kraul hat sofort einige Meter Walwurst und Walfischfleisch bestellt, d. h. auf europäische Verhältnisse umgerechnet: eine Hausfrau in Venedig bestellt telephonisch ein paar Knobländer beim Schlächter am Nordkap. Von Berlin aus müßte sie sich schon bis nach Spitzbergen bemühen oder nach der andern Seite etwa bis Kairo. Das sind ziemlich genau die gleichen Entfernungen.

Am 10. Januar gleich nach dem Frühstück die erste große Besprechung des Organisationsplans. Schiffsleitung, Wissenschaftler, Flugbesatzungen und Katapultführer werden zugezogen. Kapitän Ritscher liest den vollständigen Organisationsplan vor. Er enthält das gesamte Arbeitsprogramm an der Eiskante. Wenn sich nur ein Teil davon verwirklichen läßt, dann bringen wir beachtliche Resultate mit nach Hause. Es gibt unter den 25 Mann, die hier um den großen Tisch herumsitzen, Gesichter, die nur schlecht verbergen können, daß sie froh wären, wenn sie die Geschichte hinter sich hätten. Aber es wird bei allen Unternehmungen „so'ne und solche" geben! Solche, auf die's wirklich ankommt, und so'ne, die zunächst nur mitgehen. Das ist nun mal nicht anders! Ich sehe verstohlen von einem zum andern, und mit Befriedigung und Stolz kann ich feststellen, daß nur verschwindend wenige noch etwas zurückhaltend sind, daß aber den Leuten, auf die es im Ernstfall ankommen wird, die ungeheure Freude anzumerken ist, dabei sein zu dürfen. Kapitän Ritscher wird von dieser Spannung miterfaßt, seine Worte werden noch fester und bestimmter. Er ist ein Draufgänger, kaum weniger als der Jüngste unter uns. Aber jedes Wort ist genau bedacht, jeder Vorschlag einer fliegerischen oder sonstigen Erkundung fußt auf eingehendster Für- und Widerbesprechung mit den entsprechenden Facharbeitern, und im ganzen

gesehen kommt ein wundervoller „Husarenritt“ heraus, der schon einen ganzen Kerl erfordert.

Man nehme mir nicht übel, daß ich ehrlich sein möchte. Der Geschichtsschreiber braucht nicht zum bloßen Geschichtenschreiben herabsinken. Ich will mit Freuden so viele lustige Geschichten aufzählen, wie Tagebuch und Erinnerung hergeben, aber ich finde es falsch, die Seiten auszulassen, die nicht nur eitel Freudiges aufzuweisen haben. Man tut niemand einen Gefallen damit. Die Beteiligten würden nur lächeln, und derjenige, der diesen Expeditionsbericht aus sonstigen Gründen braucht, bekommt ein gefälschtes Bild.

Die Mitglieder einer Expedition bilden einen Staat für sich, und er hat seine eigenen Gesetze, die vom Landesüblichen beliebig abweichen können. Die Expedition hat eine bestimmte Aufgabe, ein Ziel. Und die Erreichung dieses Ziels ist oberstes Gesetz. Die Wege, um die Aufgabe in ihren einzelnen Teilen zu bewältigen, gibt der Expeditionsleiter an. Er ist absoluter Herrscher. Es ist wie bei einer Sinfonie. Es hat nur einer den Taktstock in der Hand, und auch das Solo der ersten Geige oder der Flöte wird vom Dirigenten an den richtigen Platz gestellt und muß sich seinem Rhythmus anpassen. Bei uns machten sich einmal Posaunenbläser und Blechmusikanten selbständig. Es war schrecklich. Vorübergehend lag die Stimmung des Orchesters um drei Töne zu hoch. Die tropische Hitze hatte damals an einigen Instrumenten Beulen und Blasen aufgetrieben. Die größten Blasen konnten noch rechtzeitig mit dem Taktstock aufgepiekt werden. Hauptschuld trug übrigens der Umstand, daß die Blechbläser für sich allein geprobt hatten. Die Mundstücke waren schon ausgefranst.

Aber Verzeihung! Wohin verliere ich mich? Es ist selbstverständlich, daß die größte Gefahr für eine Expedition die Cliquenbildung ist. Sie ist stets ein Zeichen von Schwäche. Der einzelne fühlt sich irgendeiner Situation nicht mehr gewachsen und sucht Gleichgesinnte. Der Expeditionsleiter braucht einen sechsten Sinn, eine derartige Unterströmung im kleinen zu fühlen und muß sie rücksichtslos sofort niederschlagen. Sie tritt sich leider nicht von allein fest, und zu große Vornehmheit ist ihr gegenüber wohl nicht angebracht.

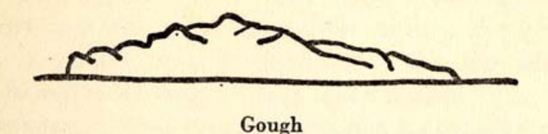
Es geht nur dann alles gut, wenn jedes Expeditionsmitglied, vom Leiter herab bis zum letzten Schiffsjungen, sich in jedem Augenblick für die ganze Expedition verantwortlich fühlt. Dazu gehört viel Ein-

satzbereitschaft und die Fähigkeit, auch mal von seiner „eigenen Tüchtigkeit“ absehen zu können. Jetzt wird man auch verstehen können, warum die paar Leute, die unsere neuliche Weihnachtsfeier zu betreuen hatten, Kapitän Ritscher gerade um den Bericht über seine Eiswanderung gebeten haben. Es gibt in der ganzen Expeditionsliteratur kaum ein Beispiel für eine noch größere Einsatzbereitschaft. Ich wüßte nur noch Scott auf seinem Rückwege vom Südpol und Wegener auf seinem Marsch nach Eismitte 1930 auf Grönland. Das Wort Kameradschaft ist von Kapitän Ritscher selten in den Mund genommen worden, aber — und hiermit komme ich auf den Anfang dieses Zwischenkapitels, auf die Besprechung über die beabsichtigten Flüge zurück — als bei Erörterung der notwendigen Flugsicherheit gefragt wurde, was dann geschähe, wenn ein Flugzeug 500 km vom Eisrand entfernt notlanden müßte, da sagte Ritscher bloß: „Seien Sie ruhig, ich hole Sie dann ab!“ Und die Worte waren in einem Tonfall gesagt, daß der letzte Zweifel beseitigt war, daß überhaupt nicht mehr gefragt wurde, daß aber jeder das unbedingte Zutrauen hatte, im Falle eines Unglücks wird der Expeditionsleiter selber alles nur Menschenmögliche aufbieten, um seine Kameraden aus dem Eis herauszuholen. Ich darf hier ruhig bekennen, daß ich noch niemals ein Wort gehört habe, das mehr Vertrauen einflößte wie diese Antwort von Kapitän Ritscher.

Lebensläufe von Männern und Inseln

Aber neben der inneren Entwicklung der Dinge will ich nicht die der äußeren vernachlässigen.

Am 10. Januar kommt nachmittags die Gough-Insel in Sicht. Sie ist englisch wie die überwiegende Mehrzahl aller südatlantischen Eilande. Sie ist so kümmerlich, daß noch nicht einmal eine Garnison drauf wohnt, aber sie ist englisch, das ist die Hauptsache. So sind alle Weltmeere mit Stützpunkten besät, die in ruhigen Zeiten kaum Bedeutung haben. Aber man muß die Politik der Engländer bewundern, die noch niemals der Meinung war, daß je eine ruhige Zeit auf der Welt existieren könnte. Und war irgendwann mal „große Pause" auf dem Welttheater, dann haben sie bestimmt die Kulissen geschoben. Ganz sicher ist, daß in irgendeinem Akt Ascension, Tristan da Cunha, Gough eine ebenso wichtige Rolle spielen werden wie z. B. Malta oder . . .



Gough

Gough ist eine ausgesprochene Vogelinsel. Unser Biologe Barkley ist ganz aus dem Häuschen. Er stöhnt dauernd leise vor sich hin. Nicht aus Schmerz, weil er sich zwei Stunden lang den Feldstecher in die Augen klemmt, sondern vor Kummer, daß wir lieblos schnell an der Insel vorbeifahren, die nur so wimmelt von allerlei Getier. Er barmt darum, hier ausgesetzt zu werden. Kommt aber nicht in Frage, lieber Barkley, wir brauchen Sie einfach noch. Aber er wirft den Albatrossen, Pinguinen, Kormoranen, schwarzen und weißen Seeschwalben sehnsüchtige Blicke nach.

Übrigens ist ein Biologe rasch zu trösten! So nach dem Motto: Der Sperling in der Hand ist besser als die Taube auf dem Dach! Ein fliegender Fisch springt auf das Deck, wird eingefangen und sofort „eingeweckt". Barkley strahlt wieder. „Ganz besonders seltenes Tier!" Dagegen treten alle „unfaßbaren" Pinguine und Albatrosse in den Hintergrund.

Sonst verläuft unser Leben im Augenblick recht gleichmäßig. Es passiert rein gar nichts! Alle 5 Stunden wird eine neuer Breitengrad überschritten, das ist so ziemlich alles, wenn man von den laufenden Arbeiten der Meteorologen und Echoloter absieht.

Da lasse ich mir erzählen, was jeder von den Teilnehmern früher erlebt hat.

„Na, lieber Brandt, kommen Sie, erzählen Sie mir einen Schnack aus Ihrem Leben!"

„Ach, was soll ich Ihnen da erzählen? Da müssen Sie besser zu Käpt'n Kraul oder Kottas gehen, wo ich doch hier bloß als einfacher Matrose mitfahre."

„Die kommen auch noch dran, aber unsere Expedition in die Antarktis wird nicht von 3 oder 4 Mann gemacht, da gehören alle 82 dazu, und jeder einzelne ist wichtig, von Käpt'n Ritscher angefangen bis zum jüngsten Schiffsjungen."

„Na ja, wenn so'n Koch nicht da wäre, würden wir nichts zu essen kriegen . . .

Also ich bin mit 14 Jahren zur See gegangen . . . ich stamme ja aus Ost-Friesland, wo man ziemlich dicht am Wasser ist . . . zuerst nur auf kleinen Schiffen gewesen . . . übrigens zwei davon verloren . . . Wir kamen mit 'ner Ladung Erz von Norwegen . . . bei Nebel ist das gewesen . . . ich hatte gerade Wache von 4 bis 8 . . . Da sind wir aufgelaufen . . . Schiff gleich voll Wasser . . . Käpt'n sagt, es hat keinen Zweck . . . in die Boote . . . und an Land. Das Schiff sackte achtern ja auch gleich weg . . . gleich in zwei Hälften gebrochen . . . Später verloren wir dann noch mal ein Schiff, einen Dampfer . . . das war in der Ostsee . . . Maschinenschaden. Erst gepumpt und gepumpt . . . als das Wasser aber schon auf Deck war, mußten wir ja dann alle raus. Hinter uns sackte der Dampfer auch gerade ab. Das war an den Aalandsinseln. Wir kamen richtig beim Feuerturm an. Dann mußten wir aber noch 'ne ganze Weile laufen,

ehe wir so'n Fischerdorf erreichten . . . Dann bin ich 10 Jahre beim Norddeutschen Lloyd gefahren . . . große und kleine Schiffe . . . große Viermaster nach Ostasien . . . Ich war auf der „Regensburg". Da haben wir auch noch gesehen, wie alles kaputt geschossen ist . . . da in Shanghai . . . Das war im Oktober 38 . . . Die Japaner hatten alle vor der Brücke Sandsäcke, alle Frachter . . . sie waren wie auf Kriegsschiff montiert . . . In Tsingtau waren wir auch . . . und die Menschen, die Japaner, sind sehr zuverlässig . . . ehrenhaft sind sie. Und billig eingekauft haben wir. Da habe ich einen Kasten gekauft, den muß man 28mal schieben, bis er aufgeht . . . Und Bleistifte . . . mit denen kann man nachts schreiben . . . Wenn man damit anfängt zu schreiben, werden sie auf einmal hell . . . Ich habe ja das Patent für kleine Fahrt, ich fahre ja sonst als Steuermann. Das habe ich in Leer gemacht. Mein Vater ist auch immer zur See gefahren. Wir haben selbst einen Schoner, da fährt jetzt mein Bruder mit!"

„Verheiratet?" „Nein, verheiratet bin ich nicht. Wir sind ja soviel weg, da ist ja kein Familienleben. Wenn man verheiratet ist, sucht man sich am besten eine Stellung so am Wasser, so am Hafen oder was. Aber schließlich, ein paar müssen ja auch zur See fahren, nicht? . . . Ich bin auch mal in Mexiko gewesen. Da haben wir gebadet zu drei Mann . . . Da sind ja viele Haifische. Auf einmal ein Geschrei . . . und dann haben wir nichts mehr gesehen . . ., ein Leichtmatrose war das . . . Ja, ja . . . einen Hai haben wir mal gefangen, der war größer als ich . . . Man hat ja schon allerlei erlebt bei der Seefahrt!"

Das Frauenproblem ist nicht so einfach bei der „christlichen Seefahrt".

Mich interessiert immer wieder die Frage: Wie kommt eine ausgesprochene Landratte, z. B. aus Schlesien oder dem Harz aufs Wasser? Ich frage einen Schiffsjungen, Helmut Dukatschow.

„Wie ich zur Seefahrt gekommen bin? Wie fängt man es nun am besten an? . . . Mein Vater ist Russe, geriet 1914 in deutsche Kriegsgefangenschaft, kam nach Magdeburg, von dort nach Eisenberg zur Landarbeit. Er heiratete in Eisenberg. Ich lernte Metalldreher, die Lehrzeit mit 3½ Jahren habe ich hinter mir. Aber ich hatte ja immer schon Abenteuer im Kopf. Ich schrieb an verschiedene Reedereien und bewarb mich als Schiffsjunge und am besten so, daß ich so in meinem Beruf bleiben konnte. Dann schrieb ich an die Heuerstelle nach Bremen,

die gab es an den Norddeutschen Lloyd. Der antwortete, ich soll am 1. Dezember nach Bremen kommen. Und dann kam ich auf die „Schwabenland". Ich lese sehr viel, alle Bücher, die ich irgendwie erreichen kann, besonders von den Tropen. Ich interessiere mich ja auch für fremde Sprachen. Das Gefühl habe ich schon immer gehabt, daß es klappt. Ich scheue mich ja auch vor keiner Arbeit. Und mit der Seefahrt hat's ja auch bis jetzt gut gegangen. Wenn man nur den Willen hat. Die Eltern waren nicht so einverstanden, wenigstens die Mutter nicht. Wenn sie nicht einverstanden gewesen wäre, das steht fest bei mir, ich wär' glattweg durchgebrannt! Wenn ich an Land wäre, könnte ich in meinem Beruf eine Menge Geld verdienen, aber was nützt mir das, wenn ich mich nicht glücklich fühle. Das haben mir schon viele gesagt, daß ich dumm wäre, aber was nützt mir das Geld. Hier auf dem Schiff sieht man doch fremde Länder und Menschen. Und Heimweh, das fühle ich gar nicht. Und seekrank, das war bloß drei Stunden, damals in der Biskaya. Da hat keiner was von gemerkt. Jetzt finde ich das Schaukeln schön, es wiegt so richtig in'n Schlaf. Ich wollt's zuerst gar nicht glauben . . . ich dachte, ich komme zuerst so an'n Hafen oder auf so'n kleinen Kahn, so mal nach England, aber jetzt gleich auf so'n großes Schiff und so'ne weite Reise. Das ist manchmal so, als ob man träumt . . . und so mit einem Schlag, da sieht man jetzt die Eisberge und die Wale. Für Tierkunde interessier ich mich besonders. Ich will mir später ein richtiges Museum einrichten, ganz gleich, ob das Schlangenhäute oder fliegende Fische oder so was von Negern ist. Ich habe mir so'n Kalender gemacht und notiere mir so alles, die ersten Eisberge heute, die Wale . . ."

Apropos Seekrankheit! Da hat mir ein anderer eine hübsche Geschichte aufgeschrieben, die ich gern wortwörtlich abdrucken möchte. Sie entspricht manchmal nicht so ganz modernster Rechtschreibung, aber das tut weder der Geschichte noch dem feinen Kerl, der sie aufgeschrieben hat, einen Abbruch. Im Gegenteil, ich hätte das Gefühl, ihm ein Unrecht zu tun, wenn ich sie nicht im Original wiedergäbe:

„Fing als Schiffsjunge an auf einem Segelschiff zu fahren. Die erste Reise ging von Bremen aus nach England. Morgens um 8 Uhr verließen wir den Hafen und fuhren den Strom abwärts. Der Wind war günstig, daß wir mit schneller Fahrt in der Nordsee waren. Auf einmal ordnete der Kapitän an, Topsegel setzen. Ich mußte den Mast mit hochklettern,

und wie ich nun oben war, wurde mir so schlecht zuwege, daß mein ganzes Frühstück von oben kam an Deck. Wie ich mich nun etwas erholt hatte, landete ich auch ja nun bald wieder unten. Das erste war, ich mußte einen Besen und Pütze oder Eimer, wie man zu Hause sagt, holen und Deck wienern. Sämtliche Möwen in der Nähe haben sich gefreut über mein gutes Frühstück, was ich nun los war. Wie mir nun etliche Tage auf See waren, wurde es schon besser. Ich fragte dann den Kapitän, wo wir uns befinden, wo er mir dann sagte, auf Doggerbank mitten in der Nordsee. Ich sah da dann verschiedene Schiffe. Wie ich dann fragte, was die da machten, sagte er, die fischen da. Mittlerweile mußte ich dann das Ruder festhalten. Der Kapitän ging in die Kajüte, holte eine Schnur, und mit Angeln, wie man bei uns im Dorf sagt und „dat bun gin los“. Ich hab gestaunt, daß man so auf so eine Art und Weise soviel Makrel angeln kann. Wie ich nun so'n kleinen Eimer voll geangelt hatte, sagte ich dann, daß wir wohl genug hätten. „Nein“, sagte dann der Schiffer, „fang man immer mehr. Die wir nicht so essen, die wollen wir räuchern.“ Das war mir nun dann wieder natürlich was neues. Ich habe dann geangelt, solange als wie ich was seh'n konnte, bis abends um 8 Uhr, da hatte ich wohl zirka 300 gefangen, wo dann nun das Schlachten los ging. Wir waren mit 4 Mann an Bord. Der Schiffer, auch ein Ostfriese wie ich, sagte dann: „Go du man in Röf (Schiffsküche) un kok uns man Kopke Tee mit'n gön Klunje, wie wille dann Fischschlachten.“ Ich hab von vorneherein verschiedene platte Ausdrücke gebraucht, wie auch hier, die ich dann noch mal wiederhole ins Hochdeutsche. Weil Tee in unser Heimat sehr berühmt ist, meinte er, ich sollte eine schöne Kanne Tee kochen, mit ein schönes Stück Kandiszucker.

Ich begab mich dann in der Kombüse machte Feuer an, ging nach draußen um meinen Wasserkessel aufzufüllen. Ich nahm einen Eimer, holte einen vollen Eimer Wasser außenbords weg, füllte meinen Kessel voll, setzte ihn aufen Ofen um Tee zu kochen. Mittlerweile hatte ich alles aufgeräumt, da kochte denn auch mein Teewasser. Tee, weil das unser Lieblingsgetränk ist, und ich auch schon oft zu Hause zubereitet hatte, verstand ich ja nun auch hier ihn zuzubereiten. Mittlerweile waren die Fische geschlachtet, mein Tee war fertig. Wo ich dann meine Stimme hören ließ, Tee trinken! Der Kaptän kam dann als erster, er sagte, ick häb läm döst gew mi man gau ne köpke vul.

Ich reichte ihm dann eine Tasse Tee zu, und er nahm dann gleich einen kräftigen Schluck. Auf einmal verdreht er die Augen, zog ein grimsiges Gesicht, und sagte zu mir auf sein Platt: wat heste nun mog. Ich gucke ihn verdutzt an und sage auf mein Platt: wat is denn? Wat is denn, päbär mol de Tee. Na ich probierte dann, und mußte feststellen, daß ein Salzgeschmack daran war. Da kam ich dann auf die Überzeugung, daß das Meerwasser kein Frischwasser, sondern Salzwasser ist."

Inzwischen haben wir wieder ein paar Breitengrade südwärts geschafft, etwa 43° südlicher Breite, und stecken so richtig in der südpolaren Tiefrinne drin. Das hat leider nichts mit der Meerestiefe zu tun, denn sie würde uns nicht kümmern, aber gemeint ist ein breiter West-Ost verlaufender Streifen, auf dem ein barometrisches Tief hinter dem andern herzieht. Sie kennen die lakonische Ausdrucksweise unserer Herren Meteorologen: Von Island her nähert sich ein Tief . . . und Sie wissen, daß der Himmelfahrtsausflug ganz todsicher verregnet! Na ja, also in einer solchen Tiefrinne sitzen wir jetzt selber. Der Luftdruck ist auf 745 mm gefallen. Regen . . . Wind, aber erfreulicherweise als Schiebewind, der unser tägliches Etmal (die von einem Mittag zum nächsten zurückgelegte Strecke) um rund 20 Seemeilen erhöht.

Regula gibt Nachhilfeunterricht. Schon damals auf der Probefahrt den Herren aus den Ministerien und jetzt einigen von uns, die in der Schönwettermacherei noch etwas dazulernen möchten. Es hat sich ein netter Kreis von sieben, acht Wissensdurstigen zusammengefunden, und die Tiefs, die augenblicklich unser Schiff umplätschern, werden von uns auf dem Papier nachgezogen und bekommen jetzt von der Meteorologenbude aus ihre besonderen Anweisungen. Hoffentlich richten sie sich danach.

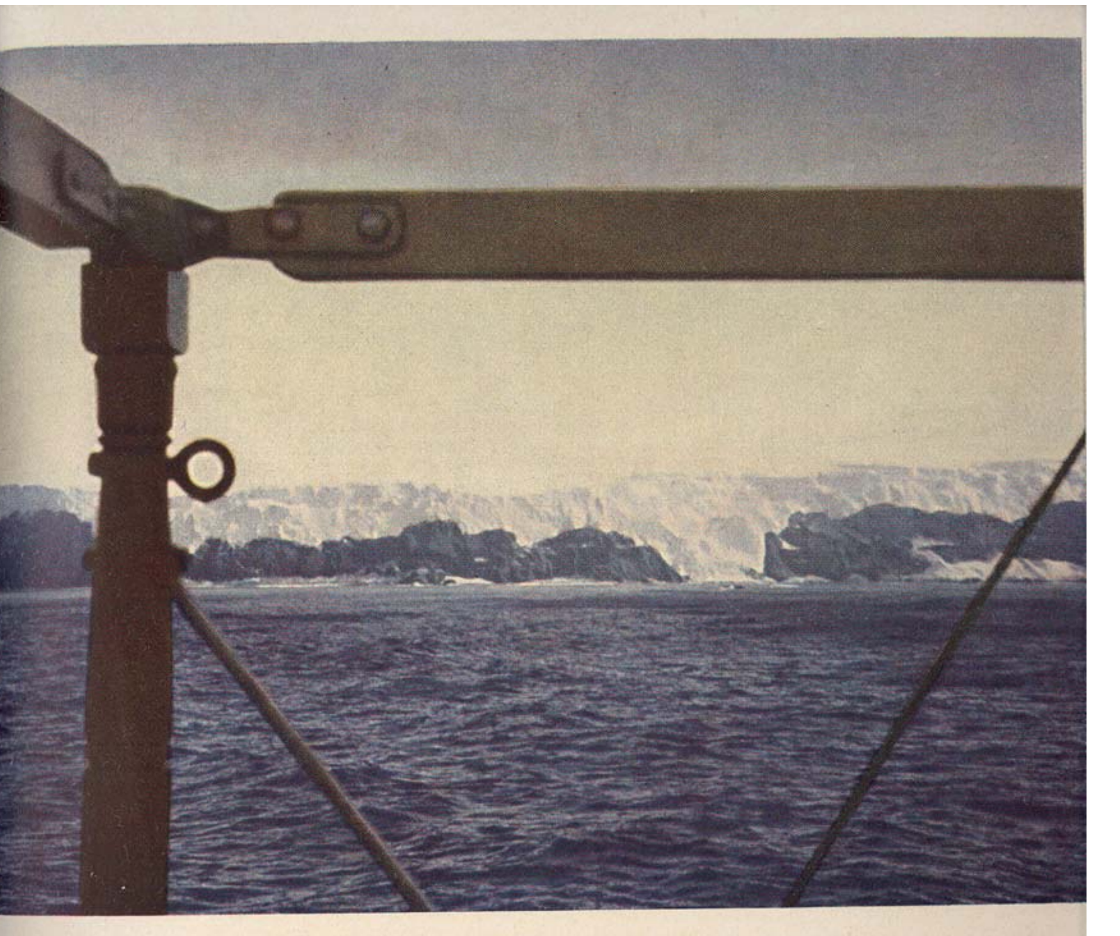
Auch allgemeine Vorträge steigen wieder. Gburek spricht über erdmagnetische Aufgaben, Bolle, als Meister aller Katapultabschüsse, über Bau und Wirksamkeit des Katapults. Er hat dazu die ganzen Wände mit Zeichnungen vollgepiekt, und wir fahren mit dem Finger die ganzen verzwickelten Rohrleitungen nach. Übrigens eine tolle Geschichte: Das Zehn-Tonnen-Flugzeug erhält nach knapp einer einzigen Sekunde eine Geschwindigkeit von etwa 150 Stundenkilometer. Ich selbst spreche über frühere Südpolexpeditionen, im besonderen über Amundsen und Scott. Dieser Wettlauf zum Südpol wird immer eines

der tragischsten Ereignisse in der Polarforschung bleiben. Amundsen erreichte den Südpol am 14. Dezember 1911. Niemals vorher hat je eines Menschen Fuß diesen Punkt betreten. Aber schon drei Wochen später kommt die zweite Gruppe, Scott, und findet noch das Zelt des glücklicheren Rivalen. Seitdem ist nicht mehr der Versuch gemacht worden, den Pol zu Fuß zu erreichen. Byrd, der ihn 1929 erstmalig überflogen hat, ist nicht auf ihm gelandet. Zur Zeit leben nur zwei Menschen, die von sich sagen können, daß sie mit ihren Füßen auf dem Südpol gestanden haben, das sind die beiden Begleiter Amundsens: Helmar Hanssen und Bjaaland. Die übrigen der Gruppe: Amundsen, Wisting, Hassel, sind inzwischen gestorben, und die ganze Mannschaft der Scottgruppe: Scott, Oates, Evans, Wilson, Bowers, ist, wie bekannt, auf dem Rückmarsch umgekommen.

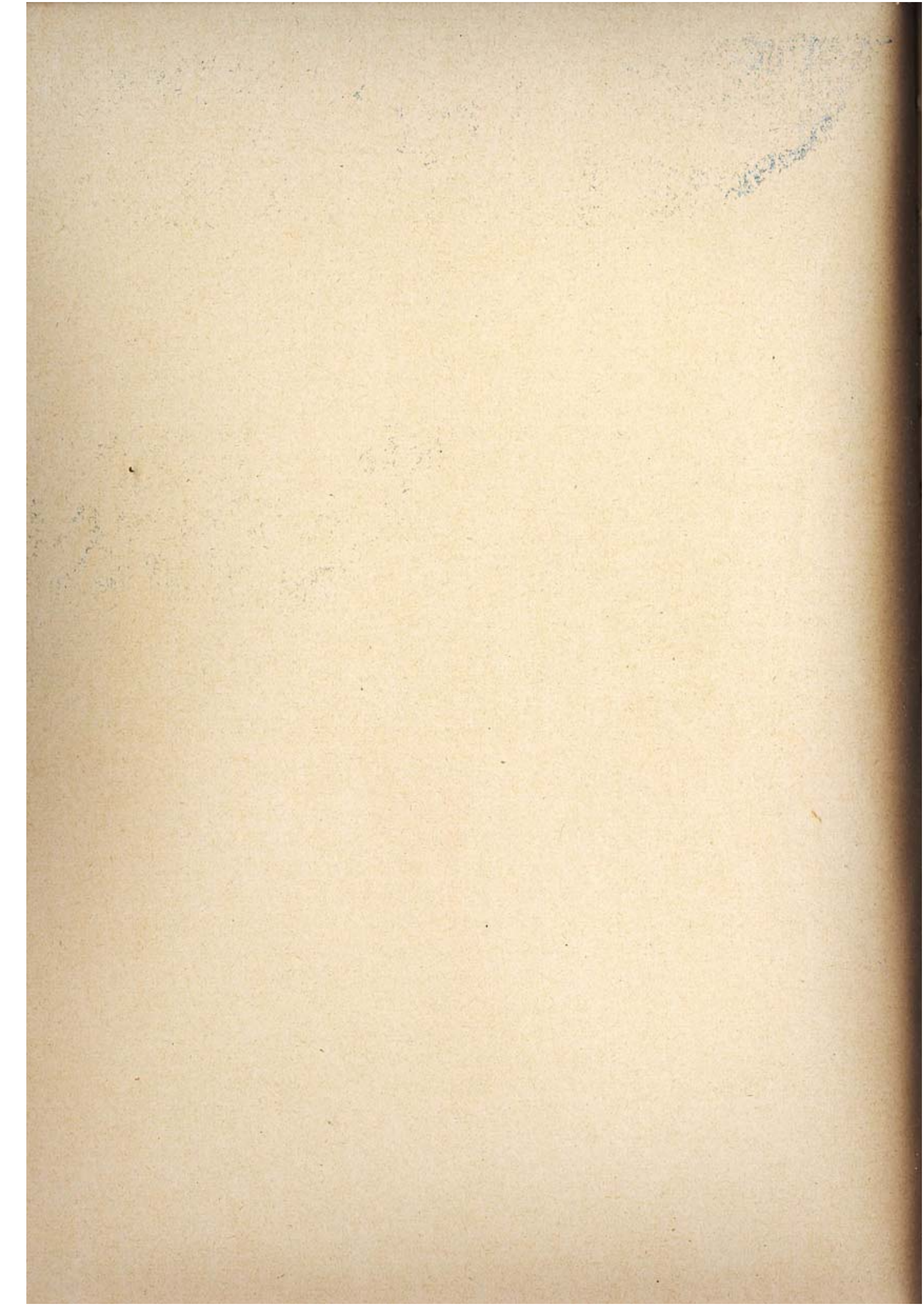
12. Januar. Es wird schon merkbar kühler. Lufttemperatur +6° C. Das heißt, man muß die Tropenkleidung durch Wollsachen ersetzen. Die Heizung kommt auch wieder in Gang.

Wir haben einen Beschluß gefaßt! Es geht nicht mehr so weiter! Der sträfliche Leichtsinn nimmt überhand! Der gute Ton im „Salon" wird von Tag zu Tag weniger gut. Wir brauchen einen höheren Polizeibeamten, eine würdevolle Persönlichkeit, die über Wohl und Wehe unserer langsam entarteten Tugend zu wachen hat. Schon jetzt werden manchmal Dinge bei Tisch erzählt, bei denen sich die Haare sträuben... noch dazu bevor „Mahlzeit" gesagt worden ist. Die Wahl fällt einstimmig auf Kraul. Er also ist von jetzt ab „Messevorstand". Er ist zum Hüter unserer bröckeligen Moral bestellt. Er wird über die Unschuld unserer Witze wachen. Er wird über die harmlosen lächeln und über die schlimmen den Stab brechen, will sagen, die Daumen spontan nach unten senken, als Ausdruck höchstgesteigerter Empörung.

Leider, leider muß man sagen, es kam ganz anders! Natürlich beteiligte er sich an dem Daumensenken, denn das war ja immer mit einer umfangreichen Bestellung an den Steward verbunden, aber die allerschlimmsten Witze hörte er scheinbar gar nicht, er ließ sie sich zwei-, dreimal erzählen. Böse Zungen behaupten allerdings, er sei der Meinung, man könne solche Geschichten nicht oft genug hören . . . Ein schöner Tugendwächter! Na ja! Und dann dachte jeder, er würde nun seinerseits zur Feier seines Regierungsantritts eine umfangreiche Bestellung an den Steward aufgeben! . . . Tat er auch! Er bestellte einen Kognak



Der erste Eindruck im Südlichen Eismeer: Die Insel Bouvet



und — trank ihn selber! Auf unser Wohl! Das versöhnte uns wieder ein bißchen!

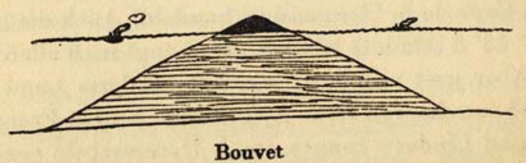
Nachts habe ich Lotwache von 0 bis 4 Uhr. Und da der Morgen für mich ebenfalls mit einer Lotwache von 4 bis 8 Uhr begonnen hat, sind richtig mal 24 Stunden hintereinander durchgearbeitet worden. Und da schwärmt nun alles für den Achtstundentag! Uns „Loter“ trifft übrigens dieser etwas verlängerte Achtstundentag alle 2 bis 3 Tage.

Am 15. Januar habe ich wieder von 0 bis 4 Uhr zu loten, und da das Profil des Meeresbodens ungeheuer wechselt, muß oft von Minute zu Minute beobachtet werden. Wir schwanken zwischen 2000 und 1250 m. Und da ich gern wissen will, wie dieses unruhige Profil weiterläuft, lote ich bis ½11 Uhr durch. Schirmacher, der die Wache bis 8 Uhr hat, wird mir nicht böse sein, daß ich ihn noch ein Weilchen länger schlafen lasse. Er war mir aber doch böse, weil er die Untiefe gern selbst gefunden hätte. Na, aber das läßt sich verschmerzen.

Dieser zerrissene Meeresboden ist die Folge von unzähligen vulkanischen Ausbrüchen, die in der Vorzeit in diesem Teil des Südatlantiks gewütet haben müssen.

Zu Mittag kommt Bouvet in Sicht, eine Vulkaninsel wie Tristan da Cunha oder Gough. Hier war das Zentrum der vulkanischen Kraft und ein stets offener Schlot. Lavaströme und Aschen konnten fortlaufend aus der Tiefe nach oben gefördert werden und bauten mit der Zeit einen Kegel auf, der über 900 m aus dem Wasser herausragt.

Bei einem Inselvulkan darf man sich über die tatsächlichen Maße nicht täuschen lassen. Schließlich schwimmt ja die Insel nicht. Der 938 m hohe Berg ist in Wahrheit nur die Gipfelregion eines Vulkans, der noch rund 5000 m in das Wasser hinunterreicht. Welche Felsmasse zum Vorschein kommen würde, wenn man den Meeresspiegel einmal um 5000 m senken könnte, zeigt folgendes Profil, bei dem man sich aber auch bitte vergegenwärtigen möge, daß die Masse des ganzen Vulkans 27mal so groß ist wie die Masse des herausragenden Stückes. Hinzu kommt, daß auch die Spitze früher höher gewesen sein muß.



Bouvet

Ein Vulkan hat in der Regel mehrere Essen, bei einem Inselvulkan brechen oft Krater aus den Flanken unter dem Wasserspiegel auf. So entstehen untermeerische Aschenkegel, vom Schiff aus gesehen, Untiefen und Bänke. Das Profil des Meeresbodens um Bouvet zeigt mehrere solcher Tochtervulkane auf den Flanken des Hauptvulkans.

Die Geschichte der Insel Bouvet ist übrigens hochinteressant, weil sie ein wenig die Methode kennzeichnet, mit der in der Antarktis kolonisiert wird.

Der tüchtige französische Seefahrer Lozier Bouvet entdeckte am Neujahrstage 1739 ein anscheinend sehr hohes, schneebedecktes, durch dichtes Packeis unzugängliches Land und bestimmte seine Lage zu 54° südlicher Breite und etwa 27° östlicher Länge. Da es damals üblich war, für trostlose Eilande, die man unmöglich einem König, einer holden Prinzessin, noch nicht einmal dem geldgebenden Bankier zur Namengebung anbieten konnte, einfach die vielen hübschen Namen aus dem katholischen Kalender zu bemühen, so nannte Bouvet dieses wilde Ländchen nach dem 1. Januar Cape de la Circoncision, Kap der Beschneidung. Bouvet selbst glaubte übrigens, einen Teil des sagenhaften Südlandes, der „terra australis incognita“ vor sich zu haben.

Dann fingen andere Leute an, dieses Land zu suchen und fanden nichts. Entweder hatten sie sich in der Ortsbestimmung geirrt oder Bouvet, oder das ganze war Schwindel. Es kommt noch heutigen Tages in der Polargegend vor, daß große Eisberge jahrelang auf einer Untiefe liegen können, wirklich durch Moränenbedeckung festes Land vortäuschen und als solide Inseln in die Seekarten eingehen.

Nach dem Cape de la Circoncission suchte u. a. kein geringerer als James Cook auf seiner zweiten Reise 1772 bis 1775. Und als er nichts fand, wurde es auf den Landkarten mit einem kräftigen Fragezeichen versehen oder ganz gestrichen.

Da fand ganz zufällig der Engländer Lindsay im Jahre 1808 das verlorengegangene Kap wieder auf. Nach der Beschreibung konnte es sich wohl um Cape de la Circoncision handeln. Auch die geographische Breite mit 54° 22′ S stimmte leidlich. Die Länge maß allerdings Lindsay zu 4° 15′ O. Aber weit und breit war kein anderes Land zu sehen, so kam schließlich nur das von Bouvet entdeckte Kap in Frage. Das Wetter war leidlich, und Lindsay konnte durch Herumsegeln sogar feststellen,

daß diese vermeintliche Festlandecke eine Insel war. Er glaubte das Recht zu haben, das Eiland neu benennen zu dürfen und nannte es Lindsay-Insel.

Nun kam 90 Jahre lang kein Mensch mehr hierher. Die Insel wurde aufs neue entdeckt von der deutschen Valdivia-Tiefsee-Expedition im Jahre 1898. Es gehörte zum Programm der Expedition, das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein fraglicher Inseln im Südatlantik nachzuweisen. Zum ersten Mal nach Cook wurde das Meer systematisch abgesucht und sich durch Lotungen der Meerestiefe an etwaige Inseln herangepirscht. Kapitän Sachse konnte trotz schlechten Wetters die geographische Lage mit 54° 26′ 4″ S und 3° 24′ 2″ O (für die Mitte) sehr genau ermitteln und erkannte auch den vulkanischen Charakter der Insel. Die Höhe des Kraterrandes maß er zu 935 m über dem Meeresspiegel. Den höchsten Punkt nannte er Kaiser-Wilhelm-Spitze.

So wurde also erstmalig wissenschaftliche Arbeit auf dieser Insel geleistet, die jetzt nach ihrem ersten Entdecker den Namen Bouvet führte. Landen konnte Kapitän Sachse damals leider nicht.

Weitere wissenschaftliche Arbeit an Bouvet erfolgte durch die deutsche „Meteor“-Expedition 1926. Auch sie konnte des schlechten Wetters wegen und der damit verbundenen hohen Brandung nicht landen, aber sie bestätigte die Angaben der „Valdivia“-Expedition und lotete vor allem das Meer in der Umgebung der Insel aus. Dabei fand sie u. a. die sogenannte Bouvet-Vortiefe mit über 5000 m, also ein gewaltiges Tiefseeloch in unmittelbarer Nähe des Inselvulkans.

Beide Expeditionen, die rein wissenschaftliche Unternehmen waren, haben keinerlei politische Schlußfolgerung aus ihrer Arbeit an der Insel Bouvet gezogen. Desto mehr aber der Norweger Horntvedt, der 1929 mit der „Norvegia“ Bouvet berührte und durch besonders günstige Wetterumstände sogar landen konnte. Obgleich er die Vorgeschichte der Insel kannte, hißte er eine Flagge und nahm Bouvet für die norwegische Krone in Besitz. Die offizielle Bestätigung durch eine „Königliche Resolution“ erfolgte am 23. 1. 1928.

Das ist die lehrreiche Geschichte der Insel Bouvet. —

Neues Telephongespräch mit unserm „Schlächter“ „Wikinger“. Unsere Knobländer kommen uns entgegen. Der Tanker „Anna Knudsen“ will

uns treffen, die X Meter Walwurst abladen und — vor allem unsere Post mitnehmen. Man denke, die erste Post! Es entwickelt sich also eine ungeheure Schreibtätigkeit. Man sieht weder Ping Pong- noch Skatspieler. Alles schreibt.

Gestern am 15. Januar haben wir in der Höhe von Bouvet die ersten Eisberge gesehen. Sie waren spärlich und im einzelnen auch etwas kümmerlich. Heute schwimmen schon riesige Tafeln an uns vorbei. Der Anblick ist so ungewohnt, daß er vorläufig noch jeden einzelnen von uns alarmiert. 40 photographische Apparate werden auf ihn gezückt, mit und ohne Teleobjektiv.

Ein Anschlag am schwarzen Brett zeigt den Postschluß am 17. Januar, 13 Uhr. Auf 63° S treffen wir den Tanker. Ich spiele Postdirektor, nehme etwa 100 Briefe mit und schaukele bei der schwachen Dünung zur „Anna Knudsen". Oben an der Reling steht Kapitän Ruppert, Supercargo auf der „Knudsen". Begrüßung, und dann ruft er: „Wie groß ist denn die „Schwabenland"?" „8000 t!" „Donnerwetter! So viel? Ich hätte auf höchstens 7500 geschätzt!"

Wir grinsen ob dieser Angeberei.

Und dann die Walwurst! „Ja, das tut uns ja nun leid, davon haben wir selbst nicht viel. Aber Walfleisch, natürlich!" Das Stück war sehr schön, Filet, aber zu einem Mittagessen wird es wohl für 82 hungrige Polarmäuler nicht reichen. „Wie kommt das eigentlich, Käpt'n Ruppert, bloß so wenig Walfleisch!" „Ja, wissen Sie, die Zeiten! Viel Wale waren nämlich gar nicht da. Haben Sie denn jetzt viele gesehen?" „Nein, gar keine!" „Na, sehen Sie! Die machen sich heuer ein bißchen dünne, die Wale!"

„Also dann danke schön und beste Grüße in Hamburg."

Dann tutet's noch ein bißchen von beiden Dampfern, der eine fährt nordwärts nach Hamburg und der andere direkt zum Südpol. Das sind wir. Aber wir sind ganz froh darüber, jetzt fängt nämlich langsam das Geheimnisvolle an. Bis Bouvet sind auch schon andere Leute gekommen, das ist nicht aufregend. Auch Eisberge haben schon viele gesehen. Aber wir wollen ja noch viel südlicher. Jetzt kommt der spannende Teil der Reise, sozusagen der 2. und 3. Akt.

Merkwürdig, wie wenig Eisberge wir tatsächlich zu Gesicht bekommen. Am 18. Januar haben wir abends 11 Uhr schon 68°10'S

erreicht und den ganzen Tag über einen einzigen Eisberg gesehen. Das geht eigentlich nicht mit rechten Dingen zu. Käpt'n Kraul ist verzweifelt. Sein ganzes Prestige steht auf dem Spiel. Was hat er uns nicht alles prophezeit! Ab Bouvet sollten wir schon das undurchdringliche Packeis zu sehen, zu riechen und zu frieren bekommen. Die 30jährige Kraulsche Eiserfahrung steht auf dem Kopf. Ein paar Seemeilen südlich Bouvet hätten wir dann, wenn alles vorschriftsmäßig verlaufen wäre, einen großen Umweg nach Osten machen müssen, um den Packeisgürtel, der sich von Grahamland oft bis 20 Grad Ost hinzieht, zu umgehen. Nach dem Festland zu ist dann das Wasser der starken Meeresströmungen wegen in der Regel eisfrei.

Aber wie schon gesagt, nichts von alledem ereignet sich, das einzige Thermometer, das eine einwandfreie Kälte anzeigt, hängt im Gefrierraum. Das andre gehört Lange und steckt in seinen täglichen Radiosonden. Da er aber schon auf 6° südlicher Breite, also dicht unter dem Äquator, minus 74,4° C in der Stratosphäre erhalten hat, imponiert uns seine Kälte über dem Polarkreis nicht sonderlich. Dann schwimmt ein Riesentafeleisberg vorbei, oben drauf stehen eine Anzahl Pinguine. Doch eine Schwalbe macht keinen Sommer und ein Pinguin noch lange keinen Winter. Es sei übrigens ein Betriebsausflug, meint Kapitän Ritscher. Dann läßt sich sogar eine Schneepetrelle sehen, ein kleines, weißes Tierchen, außerdem der sicherste Vorbote des Packeises. Kraul atmet auf. „Das Eis liegt höchstens 80 Seemeilen weg!" erklärt er kategorisch. Aber er hat diesmal Pech, der gute Kraul; die Schneepetrelle ist ein ganz durchtriebenes Vieh, das ihn schrecklich narrt und aus irgendwelchen Sportgelüsten statt 80 einmal 150 Seemeilen weit geflogen ist.

„Wal, Wal!" Ich weiß nicht, wer zuerst so gerufen hat, aber der Ruf hat eine ähnliche Wirkung wie „Feuer!" oder „Die Post ist da!" Alles stürzt an Deck, brüllt ebenfalls „Wal, Wal!" und fängt an zu suchen, wo das Tier nun eigentlich stecken mag. Zu sehen ist vorläufig noch gar nichts. Ich nähere mich schüchtern Kapitän Kraul, der auf dem Peildeck steht und immer auf einen bestimmten Punkt drei Strich links vornheraus guckt. Ich gucke ebenfalls hin, zeige mit dem Finger drauf; Kraul nickt zustimmend. Das soll ein Walfisch sein, denke ich mir, diese paar schwarzen Flecke im Wasser! Ich vergleiche mit den Riesentieren im Berliner Naturkundemuseum und mit dem 30 m

langen ausgestopften Wal, der mal jahrelang auf einem Kahn an der Berliner Schloßbrücke lag. Sie scheinen mir alle wesentlich mächtiger zu sein als dieser kümmerliche Vertreter da unten — — — — Mit einmal schnellt der schwarze Klumpen da vorn ein Stückchen aus dem Wasser heraus, tanzt und springt in dem blaugrünen Meer. Weiße Gischt spritzt hoch auf. Und dann schießt ein gewaltiger Dampfstrahl mit Fauchen und Schnauben aus den Nasenlöchern.

„Oben auf dem Kopf des Wallfisches ist eine Erhöhung oder Höcker / wie auch bei den Augen und Flossen: in dem obern Höcker auf dem Kopf sind zwei Sprütze- oder Blase-Löcher / die Windpfeifen genennt / beide gegen einander über / also gebogen und gekrümmet / wie das in einer Violin durchgeschnittene Loch / so den Resonanz giebet. Aus diesen Löchern bläset der Fisch vieles Wasser mit einem gewaltigen Brausen / welches auf eine Meile weit kan gehöret werden / wenn man wegen der Ausdampfungen und der neblichten Lufft den Fisch nicht sehen kan. Am aller stärkesten bläset der Wallfisch das Wasser aus / wenn er sich verwundet zu seyn fühlet; welches Geräusch demjenigen kan verglichen werden / das die Wellen in einem schweren Sturm verursachen.“ (Zorgdrager 1723.)

Hübsch ist auch eine Schilderung aus den „Wundern der nördlichen Polarwelt“. Der Verfasser, der aus Bescheidenheit seinen Namen verschweigt, spricht von den „modernen“ Methoden — von 1836 —, dem Walfisch zu Leibe zu gehen und fährt dann fort:

„Wer kann dem menschlichen Geiste seine Bewunderung versagen, wenn er an die Menge von Erfindungen, von fruchtlosen Versuchen, von dargebrachten Opfern denkt, die erst vorausgehen mußten, ehe er so weit kam, im entfernten Norden sich eine solche Nahrungsquelle zu öffnen, und aus ihr mit so reichem Erfolge zu schöpfen? Aber fast noch größere Bewunderung verdient der amerikanische Wilde, der in sich selbst, in seinem Mute, seiner Stärke, seiner Todesverachtung, alles fand, was der Gebildete mit großem Aufwande herbeischafft. Er bedarf keiner Flotte, keiner Harpune und oft nicht einmal eines Kanots. Eine Keule und zwei Zapfen, dies sind die armseligen Werkzeuge, womit er das Ungeheuer besiegt. Sobald es sich seinen Küsten nähert, wirft er sich, mit jenen Werkzeugen versehen, ins Meer. Mutig klimmt er ihm auf den Hals. Er hascht den Augenblick, da der Walfisch aus den Luftlöchern kein Wasser sprudelt, und schlägt einen

Zapfen in das eine Loch. Das Tier brüllt, daß man es eine halbe Stunde weit hören kann. Es eilt in die Tiefe; der sich anklammernde Wilde mit ihm, fest überzeugt, daß es bald wieder in die Höhe kommen müsse. Dies geschieht und nun schlägt er den andern Zapfen in das zweite Loch. Jetzt ist sein Werk vollendet. Er schwimmt ans Land. Der Walfisch erstickt und bleibt tot auf der Oberfläche des Wassers. Andere Wilde eilen nun herbei und teilen brüderlich die Beute."

Es gibt auch einen köstlichen Stich vom Jahre 1631, der tatsächlich diese Fangmethode deutlich veranschaulicht.

Am Eisrand

Während wir uns mit den Walen anfreunden, nähern wir uns mit jeder Schraubenumdrehung dem antarktischen Kontinent mehr und mehr. Aber Treibeis ist selbst am 19. Januar frühmorgens noch nicht zu sehen. Eine kurze Beratung der drei Kapitäne Ritscher, Kottas, Kraul ergibt eine Kursänderung von Süd nach fast West. Man will doch sehen, wieweit unser Glück uns auf dieser bisher kaum je vorher erreichten Breite von 69° S sogar in den undurchdringlichen Westen vorstoßen läßt. Im Westen, dort liegt nämlich das Weddellmeer, das eigentlich nur ein einziger Mensch bisher eisfrei gesehen hat, der Entdecker Weddell selbst, dem es 1823 gelang, bis 74° 30′ vorzudringen. Nach ihm ist trotz eifrigster Versuche noch niemand so glücklich gewesen, dieses fürchterlichste aller Meere zu befahren. Dafür kennt man die Namen zahlreicher Schiffe, die hier von den Eisschollen zerschlagen wurden, z. B. Otto Nordenskjölds „Antarctic“ (1903) und Shackletons „Endurance“ (1915). Dagegen kamen Filchners „Deutschland“ (1911) und das englische Expeditionsschiff „Discovery II“ (1932) noch gerade mit blauem Auge davon. Das Weddellmeer ist so schwierig, daß ein hervorragender Kenner der antarktischen Literatur, der Amerikaner William Hobbs, aus dieser Tatsache der fast unmöglichen Passierbarkeit den Schluß zieht, der alte englische Robbenfänger James Weddell müsse ein Erzschwindler und Gauner gewesen sein. Er könne einfach niemals so weit südlich gekommen sein und habe nur seinen amerikanischen Konkurrenten Nathanael Palmer, den Landsmann des Professors Hobbs, ärgern wollen, der etwa im gleichen Jahre Vorstöße in die damals noch völlig unbekannte Antarktis unternahm.

Aber bis ins Weddellmeer wollen wir ganz bestimmt nicht. Es wäre schade um die schöne „Schwabenland“! Am Morgen haben wir schon

den charakteristischen Eisblink gesehen, d. h. den Reflex des Eises an niedrigen Wolkenbänken, und gegen Mittag taucht im Südwesten das Eis selber auf.

Wie bei „Wal, Wal!“ so stürzt alles auf den Ruf „Eis voraus“ auf Deck und die Auserwählten auf die Brücke und das Peildeck, um von so hoch wie möglich das seit langem zugleich gefürchtete und ersehnte Eis zu erspähen. Merkwürdigerweise hat es eine Front, die deutlich in der Sonne glänzt, kann also kein Packeis sein. Ja aber, dann muß ja . . . ist denn so etwas möglich? . . . Ist denn das dort hinten schon der Rand des Kontinents? Sind wir am Schelfeis? . . . So ohne jede Vorbereitung, schnurstracks von Hamburg aus direkt zum Südpol . . . Wir können es überhaupt noch nicht fassen.

Mit „wir“ meine ich die eiserfahrenen, die sozusagen im Eis ergrauten Männer des Schiffes, sie lassen sich an einer Hand herzählen. Sämtliche andern staunen bloß. Sämtliche andern haben ja außer Speiseeis noch nie Eis gesehen. Aber die erstauntesten Kinderaugen macht Kapitän Kottas. Er hat Eis nie geliebt, er hat nie verstanden, warum sich Leute ausgerechnet mit Steigeisen und Seil auf Gletschern erholen wollen, wo es doch so schöne warme Plätzchen auf der Erde gibt. Aber Bouvet hat ihm imponiert. Die 200 m dicke Eisschicht hat es ihm angetan. Nicht daß er gleich drauf spazieren gehen möchte, das nicht, aber sie machte doch einen gewaltigen Eindruck auf ihn.

Und jetzt dieser Eisrand! Langsam wird die Front höher und höher. Und das Tolle daran, nach rechts und links setzt sie sich unabsehbar weit fort. Es ist gar kein Ende da. Wie eine flache, aber unendlich breite Scheibe liegt dieses Eis vor uns.

Es wird auch etwas kälter. Nur wenig unter Null, aber die Tage vorher hatten höchstens nachts gelegentlich Temperaturen unter dem Gefrierpunkt angezeigt.

Seit dem Vormittag vermehrte Tätigkeit an den Flugzeugen. Die aufgeklappten Motorenwände an unsern beiden Dornierwalen sind uns nichts Neues. Meister Bolle hat schon oft seine Schar in blauen Overalls in jeden Zylinder hineinkriechen und jede Schraube nachziehen lassen, aber heute herrscht so etwas wie Generalprobenstimmung. Da rattert auch ein Motor los . . . Der zweite kommt dazu. Leibhaftige Teddybären, braun, dick und pummelig laufen über das Deck, Schirmacher und seine Kolonne in ihren dicken Pelzkombinationen.

Zehn Minuten später heulen die Motoren von neuem auf, immer rasender . . . ein leerer Lederkoffer wird von der Meteorologenbude 50 Meter weiter bis gegen die Brücke geschleudert . . . Bolle am Katapult sieht ein Signallämpchen aufflammen, das vom Flugzeugführer eingeschaltet wurde, legt einen Hebel um . . . und dann rast der „Boreas“ die Gleitbahn hinaus.

Das erste deutsche Flugzeug über der Antarktis!

Wir andern gucken ein bißchen neiderfüllt nach. So ein Flieger hat's doch eigentlich gut! Ein paarmal dreht sich der Propeller rum, und dann gehört dieser Mensch gar nicht mehr zu den gewöhnlichen Erdenmenschen. Turmhoch, ach was, wolkenhoch ist er über jeden erhaben, spielt mit uns da unten, als ob wir Ameisen wären.

Kurz darauf die ersten Morsezeichen. Tuuut, tut, tut, tut, tut, tuut . . . „Boreas“ funkt, daß er gut gestartet sei. Hübsch, daß er es auch schon gemerkt hat!

Nach einer Weile funkt er wieder . . . Diesmal ist es eine aufregende Neuigkeit. Der Eisrand gehört nicht zur eigentlichen Schelfeisküste, er bildet nur einen schmalen Eisstreifen, hinter dem erst wieder ein breiter Wasserarm liegt. Dann beginnt der zusammenhängende, nach allen Richtungen unübersehbare Eispanzer.

„Was, wir sind noch gar nicht an der Schelfeisküste?“

„Na, dann los!“ „Auf ihn!“

So kutschieren wir also seelenruhig in die Wake hinein, passen natürlich auf, daß uns Eisberge nicht allzu stark behelligen, und kommen auf diese Art noch ein paar Seemeilen südlicher und westlicher. Auf 4½° West und 69° 10′ Süd legen wir uns fest.

Der Probeflug dauerte nur etwa eine Stunde. Da die Motoren und alle Instrumente einwandfrei arbeiteten, genügte diese Zeit zum Ausprobieren.

Der nächste Tag soll den ersten Photoflug bringen.

Das Flugzeug erobert die Antarktis

Inzwischen beschwört Regula alle guten und bösen Wettergötter. Am Morgen um 3 Uhr ist er fertig und hat sie soweit überreden können, daß er 15 Stunden lang gutes Wetter prophezeit. Der Leser erschrecke nicht. Es ist wirklich 3 Uhr! Da wir nämlich absolut nichts von der Gegend wissen, da auf diesem Längengrad vor uns noch niemals ein Schiff soweit südlich vorgedrungen ist, so kann dieser erste Flug über dem antarktischen Kontinent Überraschungen mit sich bringen, die wir bisher überhaupt noch nicht ahnen. Es ist also gut, ihn nicht gegen Abend, sondern lieber zum Tagesanbruch anzusetzen.

Regula hat also seine Wettersprüche schon um 3 Uhr beisammen, die Männer der Lufthansa haben schon wesentlich früher angefangen, das Flugzeug zu überholen und zu tanken, wir übrigen erscheinen um 4 Uhr.

Die Luft ist wundervoll klar, die Sonne schon hoch am Himmel, denn auf 69° S herrscht Ende Januar volle Mitternachtssonne. Ein bißchen erfroren laufen wir an Deck herum, denn es ist zwar Sommer, aber doch immerhin in der Antarktis. Malyska und Stawicki, die beiden „Salon"-Stewards, stellen dampfenden Kaffee auf den Tisch. Herrlich! Und in aller Augen ist eine ungeheure Spannung zu sehen. Was wird der heutige Tag bringen. Da stapft auch schon Schirmacher herein, muß sich seitwärts durch die Tür quetschen, so dick ist seine Pelzkleidung.

Gute Ratschläge! Gott sei Dank fallen sie weg, denn erstens hat niemand von uns eine Ahnung, wie es „da drüben" aussehen mag, und zweitens sind Flieger weder für Ratschläge noch für gefühlvolle Abschiedsworte empfänglich!

„Na, dann kommt man heil wieder!" Das genügt, entspricht der Stimmung und kostet nicht viel.

Nacheinander klettern die vier Mann, Schirmacher als Pilot, Loesener als Mechaniker, Gruber als Funker und Sauter als Photograph, in die Kiste, verstauen sich und ihre Siebensachen . . . Die Motoren heulen auf . . . lassen wieder nach . . . heulen von neuem auf . . . jetzt das Signallämpchen am Katapult . . . Bolle legt wieder den Hebel um . . . Da rast auch schon das 11 Tonnen schwere Flugzeug die Gleitbahn entlang, hebt mustergültig ab und saust in die freie Luft. Natürlich wird erst noch eine Ehrenrunde ums Schiff geflogen, dann geht es mit Kurs S auf und davon.

Wir bleiben lange stehen . . . bis nichts mehr vom „Boreas“ zu sehen ist.

Mit schweren Gedanken gehen wir nach der Brücke zurück. Sorge um den Expeditionsplan, der heute zum erstenmal in Angriff genommen wird. Sorge um die vier Kameraden, die ebenfalls ab heute in wirklicher Gefahr schweben. Die Sorge hat ja nicht der Soldat selbst im Felde, sondern immer nur derjenige, der ein Stück dahinter steht. Der Einsatz von Mensch und Maschine muß zum Kriegsplan in einem ganz bestimmten Verhältnis stehen, das aber durch eine Reihe im Anfang noch nicht übersehbarer Faktoren geregelt wird. Erst mit zunehmender Erfahrung werden aus den Unbekannten greifbare Gebilde, so daß die Formel erst von Mal zu Mal richtiger wird.

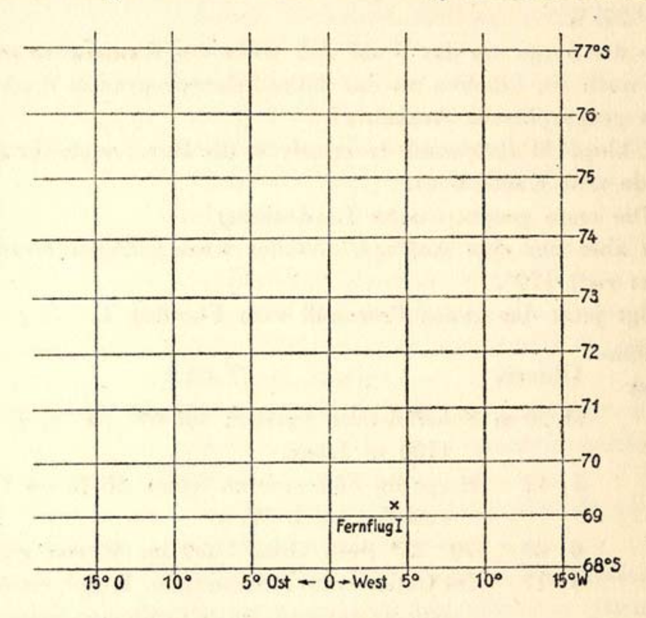
Natürlich ist versucht worden, an alles zu denken. Das Benzingemisch ist oftmals in großer Kälte ausprobiert, jedes Instrument ebenfalls. Die Ausrüstung ist das Ergebnis langjähriger Erfahrung. Auch die Notausrüstung, Schlitten, Schlauchboot, Zelt, Verpflegungsrationen sind bis auf Cebiontabletten und Zigaretten genauestens berechnet, aber . . .

Dieses Aber macht uns ja gerade Sorge.

Es ist auch an den Fall gedacht worden, daß möglicherweise ein Flugzeug irgendwo notlanden muß. Das Irgendwo ist aber recht vielseitig. Über den günstigsten Fall einer Wasserlandung brauchen wir kaum zu reden. Dann wird eben die „Schwabenland“ oder die Barkasse hinfahren. Doch wie können wir helfen, wenn die Notlandung 500 km landeinwärts vor sich gehen muß? Das wird sehr schwer sein. Aber unsere Männer wuchten schon das andere Flugzeug, den „Passat“, auf die Katapultbahn. Er ist in wenigen Minuten startbereit, und Bolle wird in dem Augenblick den berühmten Hebel umlegen, sobald ihm

Kapitän Ritscher sagen läßt: „Passat“ muß dem „Boreas“ auf soundso viel Grad Breite und Länge Hilfe bringen. Das und das Werkzeug, dieses oder jenes Ersatzteil oder . . . oder . . . sind mitzubringen“.

Fallschirme? Ja, Fallschirme sind auch dabei. Daß sie wirklich nur für den Notfall in Frage kommen, braucht nicht erst erwähnt zu werden. Aber wenn dieser Notfall eintreten sollte, können sich wenigstens die vier Leute retten. Und selbst wenn die Maschine dann zu Bruch oder in Flammen aufgehen würde und keine Möglichkeit bestände, Funk-



verbindung mit der „Schwabenland“ herzustellen, könnte jetzt das zweite Flugzeug starten und die Suche aufnehmen.

Wir sind sogar der festen Meinung, daß es die Unglücksstelle findet!

Jedes Flugzeug hat den strikten Auftrag, den Kompaßkurs und vor allem jede Kursänderung sofort telegraphisch zu melden. Außerdem soll es alle besonderen Vorkommnisse mit genauer Uhrzeit angeben, z. B. das Überfliegen des Eisrandes, charakteristische Gebirgszüge usw.

Wird also der Einsatz des zweiten Flugzeugs notwendig, dann fliegt es mit genau dem gleichen Kurs wie das erste, ändert die Richtung nach den genau angegebenen Minuten und kann durch Vergleich der

verschiedenen Geländeformen Richtung und Ziel noch eingehender festlegen.

So beruhigen wir uns selber, als wir in das Kartenhaus auf der Brücke gehen.

Das einzige, was wir zunächst an positiver Arbeit leisten können, ist bald getan, auf das schneeweiße Kartenblatt, das nur ein paar Meridiane und Breitenkreise trägt, wird ein kleines Kreuz mit dem heutigen Datum gezeichnet: Der Schiffsort von Fernflug Nr. I: 69° 10′ S; 4° 25′ W.

Neben der Sorge um das Wohl und Wehe der Kameraden muß man ja auch noch ein bißchen an das Expeditionsprogramm denken. Wie wird die geographische Ausbeute?

Klopf, klopf! Müllmerstadt trommelt an die Durchreichetür zwischen Funkbude und Kartenhaus.

Ha! Die erste geographische Entdeckung!

Es ist aber nur eine Anfrage, welcher Kurs geflogen werden soll. Antwort: rw[1]) 179°.

Es folgt jetzt das ganze Protokoll vom Fernflug I.

Telegramm-nummer	Uhrzeit	Text
2	5h 30 m	Schelfeisrand passiert auf 69° 55′ S, 4° 25′ W. 1700 m Höhe.
3	5 47	Berge im Südosten zu sehen, 5h 45 im Eis Risse von Ost nach West.
4	6 00	70° 35′ Süd. Höhe 2000 m, Wetter gut.
5	6 17	Im Osten erste Erhebungen, Kegel, eiswellenförmig ansteigend, im Südsüdosten höhere Berge.
6	6 30	71° 4′ S, 4° 45′ W. 2000 m Höhe. Überfliegen erste Steinkegel. 6h 40 im Süd bis Südwesten sehen Felsgrate aus dem Eis, Kurs geht am Westrand von Ostgebirgen entlang.
7		Peilungen.
8	7 00	71° 5′ S, 4° 45′ W. Kurskontrolle nach Sonnenkompaß 179,5°. Eisfläche ohne Risse, fliegen etwa 30 Seemeilen an den Ostgebirgen entlang, Höhe 2200 m, Sicht und Wetter gut.

[1]) rw = rechtweisend, d. h. unter Berücksichtigung der magnetischen Ablenkung.

Telegramm-nummer	Uhrzeit	Text
9	7 17	Im Osten querab hohe Felsgebirge, 3—4000 m hoch, Eis steigt langsam nach Süden an, im Westen kaum Gebirge.
10	7 30	Passieren äußersten Westrand von Gebirge im Abstand von etwa 20 Sm. Flughöhe über Grund höchstens 1200 m, qah[2]) 2300 m, 72° 30′ S, 4° 50′ W.
11	7 35	Gebirge erstreckt weitere Ausläufer in Richtung SSW, kommen über große Schneeverwehungen. Gelände stark ansteigend. Hinter SW Ausläufer im Osten weitere Gebirge erkennbar.
12		Peilungen.
13	8 00	73° 10′ S, 4° 50′ W. qah[2]) 2450 m. 7h 45 im Ausläufertal Eisdecke nach Süswest noch ansteigend. Im Tal Nebel qaf[3]). An Steuerbordseite Felsgrat, von dort Abfall langsam zum Tal nach Süden.
14	8 20	Kehren um, da Gelände stark ansteigt. Flughöhe über Grund 200 m. Außentemperatur —17°.
14a		Schiff an Boreas Beabsichtigter Start Mayr. Mitteilt, ob Höhenwindberatung gedient.
15		Mit Start Passat ruhig warten, lande nicht vor 15h
16		Höhenwindberatung hat scheinbar gestimmt.
17	9 00	73° 0′ S, 3° 43′ W. Gebirge hat eine Höhe von 4000 m, Überfliegen unmöglich.
17a		Schiff an Boreas Schlage vor Rückflugweg nordwärts entlang Ostseite des Gebirgsrückens, wenn auf diese Weise Flug I-Gelände photographisch voll erfaßbar.
18		Fliegen weiter bis zur Küste.

[2]) qah = Höhe.
[3]) qaf = passiert . . . um

Telegramm-nummer	Uhrzeit	Text
19		Wie ist rw euer qth?[4])
19a		Schiff an Boreas Schiffsstandort 68° 57′ S, 4° 10′ W.
20		Peilung.
21	9 30	72° 15′ S, 3° 52′ W.
	10 00	71° 35′ S, 3° 45′ W. 2600 m qah.
22	10 12	Bei erstem Kegelfelsen starke Risse im Eis. 10h 15 Eisrand in Sicht, 10h 18 querab von Kugel und Kegel, 10h 30 70° 55′ S, 3° 45′ W. Auf dem Eis Schneewehen erkennbar, abfallend nach Osten. In etwa 40 Minuten am Eisrand. qah 2700 m.
22a		Schiff an Boreas Augenblicklicher Schiffsort 68° 51′ S, 4° 30′ W. Um 11h Kurs nach West. Suchen Ausweg aus Eis.
23	10 51	Kurswechsel auf 105°. 11h gehe auf Kurs 175° rw. qah 2700 m, 70° 20′ S, 2° 40′ W.
24	11 30	71° 05′ S, 2° 40′ W, qah 2800 m. Kehren um, da Kamera unklar.
	11 45	Maschine geht auf 100 m herunter. Gelände ganz glatt.
	11 56	Maschine fliegt über Spalten und starken Schneeverwehungen.
	12 25	Maschine 800 m über Wasser.
25		Boreas arr[5]) 13h 35.

Als der „Boreas" in der Nähe des Schiffes wassert, wird ihm ein festlicher Empfang bereitet. Die ganze Besatzung steht am Heck und sieht zu, wie das Flugzeug aufgenommen wird. Hartmann steht am Kran und hebt die 11 Tonnen mühelos aus dem Wasser auf. Für uns

[4]) qth = Standort.
[5]) arr = Ankunft.

Unser Expeditionsschiff, der Flugzeugstützpunkt „Schwabenland", katapultiert den einen der beiden 10-t-Dornier-Wale zum Erkundungs- und Vermessungsflug ins Landinnere. Die luftphotographische Vermessung des überflogenen Geländes erfolgte mit den modernsten Zeiß'schen Reihenmeßbildkameras



Ein schmaler Treibeisgürtel stellt sich uns entgegen und wird gekreuzt

Ein einsames Felseneiland: Die Insel Fernando Noronha, nordöstlich von Brasilien

Das sog. Schelfeis des Südpolkontinentes schiebt sich kilometerweit ins Meer hinaus. Die Höhe der Eisfront beträgt 30 bis 40 m. Links ein abgetrennter Tafeleisberg

Neulinge, die wir nicht schon in Horta dabei waren, ist dies ein großer Augenblick.

„Kinder, was habt Ihr alles gesehen!"

„Na, wie war's denn? Ist es kalt dort?"

Tausend Fragen schwirren und machen noch mehr Lärm als die schnurrenden Filmkisten, die den geschichtlichen Augenblick im Bilde festhalten wollen.

O Eitelkeit! Selbst in diesem Augenblick zupfen doch noch einige Beteiligte ihren Schlips gerade!

Der einzige, der ein bekümmertes Gesicht macht, ist Sauter. Irgendwann hat die eine Reihenbildkamera zu arbeiten aufgehört, Welle gebrochen oder so etwas ähnliches!

Wir schauen ihn entgeistert an. Eine Reihenbildkamera! Und irgendwann? Irgendwann! Man weiß also nicht genau wann?

„Nein!"

„Ja, wie ist denn das passiert?"

„Das mag der Henker wissen! Ich merkte bloß, daß die eine Maschine nicht mehr mitmachte, wann sie aufgehört hat zu arbeiten, weiß ich nicht!"

Sofort werden Krüger und Bolle dazu geholt, Bundermann, der zweite Bordphotograph, ist auch dabei, und dann sitzen die vier die ganze Nacht am Schraubstock, feilen und basteln den Schaden wieder zurecht, so daß die Maschine von da ab wieder völlig einwandfrei läuft.

Um 17 Uhr Besprechung im „Salon". Der erste Bericht über den Flug. Die Flieger schildern noch einmal ihre Eindrücke, erzählen von ihren Erfahrungen und berichten, was an Ausrüstung gut oder schlecht gewesen ist. Dieser erste Flug war ja die erste Erprobung von Material und Ausrüstung. Es ist wichtig festzustellen, daß auch die weiteren Flüge in derselben Weise vor sich gehen können. Durch den Ausfall der einen Meßkamera muß der Flug sowieso noch einmal wiederholt werden.

Nach der Besprechung bleiben wir gleich sitzen, weil Nachrichten aus Berlin kommen.

Merkwürdiger Gedanke! Wir sitzen hier an der Eisküste des Südpolkontinents und hören einen Mann sprechen, der im Zimmer 137 des Rundfunkhauses in Berlin steht.

Und wie uns das alles interessiert!

Der politische Teil natürlich. Aber auch die lokalen Nachrichten. Premiere im UFA-Palast am Zoo. Beginn 19 Uhr. Karten bereits ausverkauft.

Bundermann hebt die Armbanduhr hoch.

„Na, ich schaff's wohl doch nicht mehr!"

Es wird den Leser interessieren, zu wissen, was alles in unsern beiden Flugzeugen „Boreas" und „Passat" für einen solchen Fernflug drinsteckt. Die Aufstellung ist dem früher festgelegten Organisationsplan von Kapitän Ritscher entnommen.

Ausrüstung der Flugzeuge

Ausrüstung und Gewichte der beiden für die Antarktisflüge bestimmten 10-Tonnen-Wale „Boreas“ und „Passat“

Das Rüstgewicht des „Boreas“ beträgt 6336 kg, das des „Passat“ 6318 kg. Im Rüstgewicht jeder Maschine einbegriffen ist die Seeausrüstung, bestehend aus: 1 Treibanker, 1 Treibankerleine, 1 Treibankerrückholleine, 1 Wirbelschäker, 2 Wurfleinen, 1 Schlauchboot, 1 Beil, 1 Kasten Werkzeuge für Reparaturen während des Fluges, 1 Bordapotheke.

Die zusätzlichen Gewichte setzen sich zusammen aus:

Brennstoff für 15 Stunden 4200 Liter	3 150 kg
Reservewasser	60 kg
Navigatorische Ausrüstung	20 kg
Photogeräte	190 kg
50 Abwurfpfeile und 10 Abwurfflaggen à 600 g	36 kg
Besatzung 4 Mann in Polarkleidung	400 kg
Polarausrüstung für den Fall einer Notlandung	324 kg
	4 180 kg

Das Fluggewicht beträgt demnach für den „Boreas“ . .	10 516 kg
” ” ” ” ” ” „Passat“ . .	10 498 kg

Der Start jeder Maschine muß also mit einem Übergewicht von ½ Tonne erfolgen. Es bestehen allerdings keinerlei Bedenken, mit einem 10-Tonnen-Wal einen Start mit einer Überlast von ½ Tonne durchzuführen.

Navigatorische Ausrüstung der Flugboote

Gegenstand	Gewicht
1 Sextant	4,7 kg
1 Abtriftmesser	4,5 kg
1 Sonnenkompaß	2,8 kg
1 Sonnenstift	0,5 kg
1 Fernglas	2,5 kg
1 nautische Tafel, 1 Karte 1 : 1 250 000, 1 Logbuch, 1 Zirkel, Dreieck, Bleistift, Radiergummi	4,2 kg
	19,2 kg

Notausrüstungsgegenstände je Flugboot

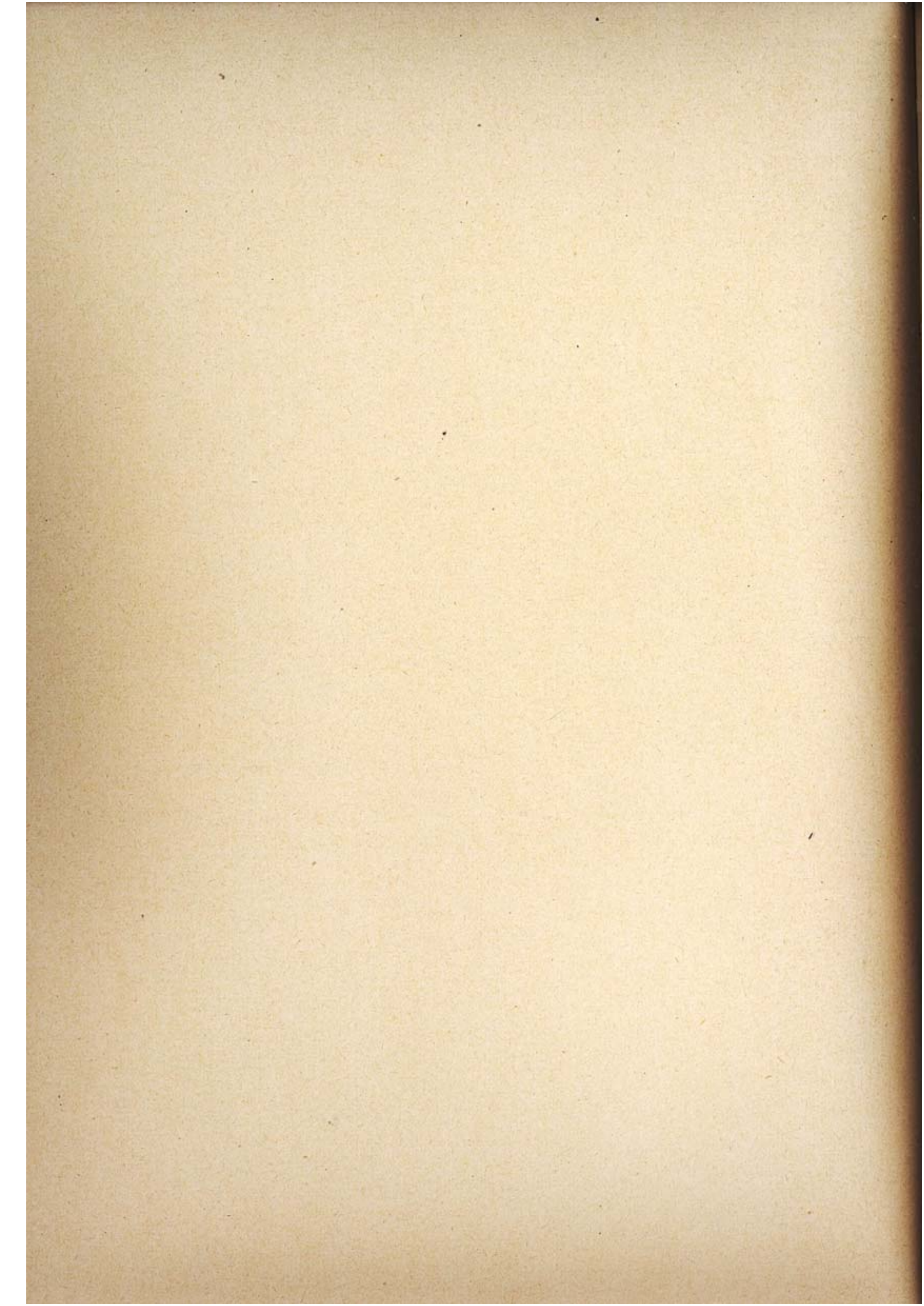
Gegenstand	Gewicht
2 Zweimannzelte je 10 kg	20 kg
4 Schlafsäcke mit Gummimatratzen je 4,5 kg	18 kg
1 Schlitten mit Abdeckplane, 20 m Zugseil und 2 Ziehgestellen	15,3 kg
4 Paar Skier je 5,7 kg	22,1 kg
1 Eispickel	1 kg
2 Primuskocher mit 2 Ersatzbrennern, Reinigungsgerät, 1 Brennstofftrichter und 2 Kochtöpfen je 2,12 kg	4,3 kg
1 Liter Brennspiritus	1,1 kg
0 Liter Petroleum	8,5 kg
1 Gewehr mit Zielfernrohr (Drilling)	4,1 kg
1 Gewehrputzzeug, 100 Schuß Schrot, 50 Schuß Kugel	7 kg
2 Kanister Leuchtmunition (grün-weiß-rot) je 4,45 kg	9 kg
1 transportable Kurzwellenstation	24,5 kg
1 Notapotheke	4 kg
4 bepackte Rucksäcke je 13 kg	52 kg
	191 kg

Inhalt eines Rucksackes:

1 Messer, 1 Nähbeutel, je 2 Mann eine Schneeschaufel, 1 Eßbesteck, Leine (10 m), 1 Ersatzskibindung, 1 Päckchen Makrobiotik, Skiwachs, Paar Seehundsfelle, 1 Paar Schneereifen, 1 Paar Gamaschen, 2 Paar kihandschuhe, 1 lange Unterhose (Wolle), 1 Unterhemd (Wolle), Trinkbecher, 1 Zahnbürste.



Eine Landung am niedrigen Eisrand, der sonst meist in einem über 30 m hohen Steilhang senkrecht aus dem Meere steigt. Links der Schatten einer Tragfläche unseres „Aufklärers“



Lebensmittelnotausrüstung der Flugboote

56 Proviantbeutel mit bekanntem Inhalt. 1 Beutel liefert Proviant für 2 Mann für 1 Tag. Aus den Proviantbeuteln wurde der Speck (da nicht mehr einwandfrei) entfernt. An seiner Stelle nimmt jedes Flugboot eine Speckseite von 7 kg mit. Außerdem wird dem Proviant noch 1 kg Tabak hinzugefügt.

Die Gewichte des Proviants setzen sich demnach aus folgendem zusammen:

56 Proviantbeutel	120 kg
1 Speckseite	7 kg
Tabak	1 kg
	128 kg

Und die Flüssigkeiten — wird mancher Leser fragen —, wo bleibt der wärmende Kognak?

Er bleibt auf dem Schiff, lieber Leser!

Kognak, überhaupt jeglicher Alkohol ist nichts für Eiswanderungen. Die wärmende Wirkung des Alkohols ist im Grunde nur eine grobe Täuschung. Alkohol lähmt die Nerven, die die kleinen Ringmuskeln unserer Adern bedienen. Die Folge ist ein Erschlaffen der Ringmuskeln, das Blut strömt ungehindert durch die Adern und erwärmt tatsächlich wunderbar den Körper.

Soweit ist alles wunderschön. Das wichtigste kommt aber noch:

Bei Kälte strömt unser Blut automatisch aus den feinen Körperenden, z. B. Fingern und Zehen, von der Oberfläche in tiefere Teile, um ein Gefrieren, also Erstarren, des Blutes zu verhindern. Der Körper spielt auf sehr feine Temperaturunterschiede ein und garantiert dadurch einen völlig gleichmäßigen Blutdurchfluß, verbunden mit der geringsten Herzarbeit. Das Herz ist ja bekanntlich die Pumpstation, die das Blut durch unsere Adern treibt.

Nach dem Genuß von Alkohol strömt also jetzt das Blut bei der Lähmung der regulierenden Adern-Ringmuskeln ungehindert in Nase, Ohren, Fingerspitzen, Zehen. Und bei großer Kälte erstarrt das Blut wie jede andere Flüssigkeit. Hinzu kommt, daß durch den vermehrten Blutdurchfluß auch gar kein Gefühl von besonderer Kälte auftritt. Außerdem wird das Herz überanstrengt. Die Folgen lassen sich ertragen,

wenn man im Warmen sitzt oder nachher ins Bett kriechen kann, aber sie sind ungeheuer verhängnisvoll, wenn man im Kalten bleiben muß.

Bekleidung der Besatzungen während des Fluges

Wollenes Unterzeug (Hemd und Hose), lange Skihose, Leinenhemd, Pullover (Hasenhaar), Wollsocken, Pelzschuhe, Pelzhandschuhe, Pelzkappe (Leder). Als Überanzug nehmen die Führer und Funker die Seehundskombination, die Mechaniker und Photographen die Pelzlederkombination. Die Mechaniker und Photographen nehmen ihre Seehundskombination mit der Ausrüstung mit. Die Gewichte der Bekleidung sind:

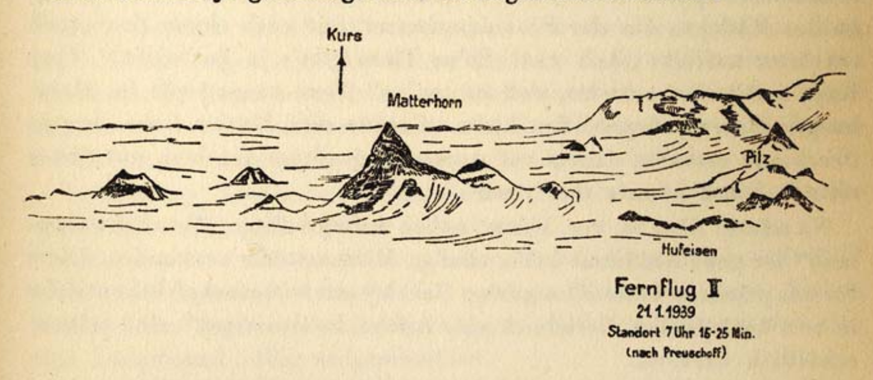
Seehundsfellkombination 6 kg, Lederkombination 7 kg, Unterkleidung 6 kg. Außerdem trägt jeder Mann der Besatzung eine Schwimmweste im Gewicht von 1 kg.

Die „windigste“ Stelle liegt also in der 4000 m hohen Stufe! Das ist uns allen klar. Na, vielleicht gibt es weiter östlich einen besseren Durchschlupf.

So startet also der „Passat“ am nächsten Tag zum Fernflug II. Wieder stehen Kapitän Ritscher und ich in dem Kartenraum auf der Brücke und zeichnen die einzelnen Geländepunkte in die Karte ein.

„Kegel und Kugel überflogen!“

„Das stimmt ja großartig! Also da liegen die Burschen!“



Fernflug II
21.1.1939
Standort 7 Uhr 15-25 Min.
(nach Preuschoff)

Aber südlich von 74° 40′ kommt die schwere Maschine wieder nicht über die 4000-m-Stufe weg.

„Schade, schade!“

Sie krabbelt noch so ein bißchen in die Höhe, schraubt sich ächzend 100, 200 m höher, der Blick ist phantastisch, selbst nach Süden läßt sich das Gelände schätzungsweise noch 200 km einsehen, aber dann ist endgültig Schluß. Kehrt! Marsch marsch!

30 km weiter östlich erfolgt der Rückflug. Jede Minute bringt 200 qkm Neuland auf unsere Photos. Käpt'n Ritscher schmunzelt. Er rechnet und malt von Stunde zu Stunde mehr Nullen hinter das eroberte Land.

Es ist Sonnabend!

Das Schönste am Sonntag ist der Sonnabendnachmittag!

Es wird eine kleine Lustfahrt eingelegt. Schirmacher möchte brennend gern seiner kleinen Frau ein Robbenfell als Bettvorlage mitbringen.

Peng!

Eine Robbe hat dran glauben müssen. Sie wandert teilweise in den Kochtopf, zum großen Schmerz der Familie Schirmacher kommt das hübsche Fell aber später doch ins Museum.

So geht es übrigens allen „Bettvorlegern". Nur der Ritscherschen Mähnenrobbe geht es nicht so. Sie allein macht eine Ausnahme, sie wandert nicht ins Museum.

Warum nicht?

Weil wir sie überhaupt nicht gesehen haben!

Beim Aufspüren-Wollen dieses seltenen Tieres wurden wir lebhaft an das Mädchen aus der Provinz erinnert, das nach einem Zoobesuch entrüstet ausruft: „Ach was! So'ne Tiere gibt's ja gar nicht!" Aber Käpt'n Ritscher schwört, daß er „so'ne" Tiere ausgestopft im Hamburger Museum angetroffen hätte. Gerade dies Untier habe ihm ja überhaupt erst den Anreiz zur ganzen Expedition gegeben, nur dieses seltene Stück könnte ihm noch . . .

Na schön! Aber in, vor, hinter, neben auf und unter „Neu-Schwabenland" ist ganz bestimmt keine einzige Mähnenrobbe vorhanden. Diese für uns peinliche Feststellung trägt Barkley mit wissenschaftlichem Eifer in sein biologisches Notizbuch ein. Auch „Fehlanzeigen" sind wissenschaftlich wertvoll.

Die größte Fehlanzeige bezieht sich übrigens auf die Wale. Jetzt sehen wir überhaupt keine mehr. Unsere beiden Sachverständigen Kraul und Barkley schütteln schmerzbewegte Häupter.

Raubbau! Es ist so richtig Raubbau getrieben worden. Trotz Schutzvorschriften. Trotz Androhung schwerer Strafen, wenn Blau-Wale kleiner als 25 m oder Weibchen geschossen werden. Wie will man auch so auf Anhieb gleich sehen, ob der Wal 21 oder bloß 20½ m hat?

Am nächsten Tag, dem 22. Januar, fliegt nochmals Mayr im „Passat". Dabei wird der vorgestrige Flug soweit wiederholt, wie die Steuerbordkamera ausgefallen war.

Mit Barkley, Gburek und Bruns fahre ich auf eine Eisscholle, um Photos und ein paar Eisuntersuchungen zu machen. Gburek und ich, die wir uns schon mehrmals auf Spitzbergen getroffen haben, sind glücklich, den Fuß endlich wieder mal aufs Eis setzen zu können. Aber noch glücklicher ist Bruns. Er sieht zum erstenmal in seinem Leben Eis so richtig von nahem. Er strahlt aus allen Knopflöchern.

Gburek will eine magnetische Messung vornehmen. Der Theodolit wird aufgebaut. Das schwere Stativ steht eisern fest. Aber das ist auch alles. Eine Ablesung ist unmöglich, die Magnetnadel tanzt wie ein Lämmerschwanz hin und her. Die ganze Geschichte wackelt nämlich. Unsere Eisscholle ist nicht im entferntesten so solide gebaut wie das Stativ. Auf jeder Dünung schaukelt sie wie ein Korken. Sehnsüchtig schauen wir uns den nächsten Tafeleisberg an. Der würde es aushalten. Aber wie hinkommen?

Ab heute legen wir sogenannte Lustflüge ein, das heißt, die zweite Maschine darf starten, wenn die erste auf dem Rückweg und höchstens 1 bis 2 Stunden vom Schiff entfernt ist. Für den Photographen fliegt ein Wissenschaftler mit. Als Erster klettert Kapitän Ritscher in die Maschine. Er kommt begeistert zurück, einmal der unerhörten Landschaft wegen, zum andern, daß er als alter Kriegsflieger seit Jahren wieder einen Steuerknüppel zwischen die Finger bekam.

Tafeleisberg! Und normale Eisschollen! Es wird notwendig sein, die verschiedenen Begriffe einmal festzulegen.

Jeder entsinnt sich der fürchterlichen Titanic-Katastrophe, die 1912 einen Riesenpassagierdampfer in wenigen Sekunden zum Sinken brachte. Das Schiff hatte im Nebel einen Eisberg gerammt und sich eine Längswand völlig aufgeschnitten.

Das war im nördlichen Atlantik. Seitdem ist ein Sicherungsdienst eingerichtet. Besondere Wachtschiffe kontrollieren das Treiben der Eisberge und warnen radiotelegraphisch vorbeifahrende Schiffe.

Wo kommen diese gefährlichen Burschen her?

Sie stammen größtenteils von Grönland.

Grönland mit einer Länge von 2500 km und 800 km größter Breite ist bis auf einen schmalen Rand mit Eis bedeckt. Dieser ungeheure

Eispanzer, der etwa von Paris bis Moskau bei einer Breite von der Ostsee bis zu den Alpen reichen würde, wächst bei jedem Schneefall an. Eis fließt so ähnlich wie dick eingerührter Gips oder Marmelade. So fließt jetzt der Eisüberschuß langsam von den höheren Stellen nach den tieferen, die Gletscher schieben sich weit ins Meer vor. Die durch Dünung usw. abbrechenden Stücke sind die gefährlichen Eisberge. Sie schwimmen so, daß nur ein Achtel ihres Volumens aus dem Wasser herausragt. Ein Eisberg, der 50 m über der Wasseroberfläche mißt, kann gut 350 m tief in das Meer hineintauchen. Man hat Eisberge gemessen, die weit über 100 m aus dem Meer aufsteigen. Ungemütliche Gesellen!

In der Antarktis haben wir ganz ähnliche Verhältnisse, nur ist diese „Insel" doppelt so lang wie Grönland und fünfmal so breit. Es ist ja ein ganzer Erdteil, anderthalbmal so groß wie Europa. Und dieses riesige Gebiet ist ebenfalls vollkommen mit Eis bedeckt. Auch hier wächst der Eispanzer mit jedem neuen Schneefall an, und der Eisüberschuß schiebt sich ins Meer vor. Aber die Ausmaße sind um vieles gewaltiger als auf Grönland. Es dringen nicht einzelne Gletscher vor, sondern der festlandgroße Eisschild wächst nach jeder Richtung hin als geschlossene Masse dutzende, oft hundert und zweihundert Kilometer weit ins Meer hinaus. Die jetzt vom Auftrieb hochgedrückten und abbrechenden Teile sind meist Tafeln, die mehrere Kilometer lang sind. Wir haben Tafeln gesehen, die 25 km lang waren. Der längste bisher gemessene freischwimmende Tafeleisberg hatte eine Länge von über 70 km. Die Höhe solcher Tafeln über dem Meere beträgt in der Regel 20 bis 50 m.

Diese Eisberge, sowohl in der Arktis als auch in der Antarktis, sind ausnahmslos Landeis, durch Schnee, Hagel usw. auf festem Lande gebildet. Außerdem gefriert aber auch das Meerwasser. Die im Winter bei ruhiger See entstehende Eisoberfläche wird von der nächsten Dünung zu Schollen zerbrochen, die je nach der Windrichtung hier- oder dorthin getrieben werden. Das ist das Treibeis, das im nördlichen Polarmeer durch die Bewegung, durch die begrenzenden Festländer und Inseln zu dem gefürchteten Packeis zusammengeschoben, aufgetürmt, gedrückt, „gepackt" werden kann. In der Antarktis dagegen ist viel Platz vorhanden. Hier hat das Treibeis drei Ozeane zur Verfügung, den Pazifischen, Atlantischen und Indischen. Die Eis-

schollen, die übrigens im ganzen nur etwa 3 bis 4 m dick werden, also höchstens 40 bis 50 cm aus dem Wasser aufragen, werden nur beim Aufstau gegen die tief hinabreichenden und daher oft unbeweglichen oder wenigstens anderen tieferen Strömungen folgenden Tafeleisberge zu Packeis aufgetürmt. Meist haben sie soviel Platz, daß sie sich drehen und wenden können. Sie stoßen gegeneinander und wulsten sich die Kanten auf, so daß Formen entstehen, die man Pfannkucheneis genannt hat.

Übrigens Pfannkuchen! Dabei fällt mir die Speisekarte ein, die sich gestern Bruns ausgeheckt hat. Berauscht von den Ritscherschen Nullen hinter den Quadratkilometern entdeckten und eroberten deutschen Landes haben wir uns den Empfang durch Führer, Minister und Behörden in Hamburg ausgemalt. So mit Handschlag, Auf-die-Schulter-Klopfen und Überreichen von Orden und Ehrenzeichen. Die Farben waren etwas kräftig, aber wir hatten unseren Spaß daran.

Wunsch-Abendessen

Beluga-Malossol-Kaviar im Eisblock, Buttertoast

Klare Schildkrötensuppe in Tassen nach Fürst Pückler

Seezungenröllchen nach Beauharnais

Gespickte Hirschlende nach Frühlingsart

Toulouser Blätterteichhaus mit feiner Füllung

Getrüffelte Mastpoularde

Eingemachte Rosenpfirsiche nach Ritz

Salatköpfchen mit Muskateller und saurem Rahm

Illuminierte Eisbombe Viktoria

Kleine Näschereien im Zuckerkorb

Käseplatte

Früchte

Mokka wird im Kaffee-Lot gereicht

— — — und anschließend gibt's dicke Zigarren

Getränke besondere Karte

Der Himmel mag wissen, wo sich Bruns diese lukullischen Genüsse hergezaubert hat. Derartige Wachträume stellen sich in der Regel doch nur 10 Minuten vor dem Verhungern ein. Und dazu ist bei unserer Verpflegung wirklich keine Befürchtung vorhanden. Vielleicht ein leichter Polarkoller? —

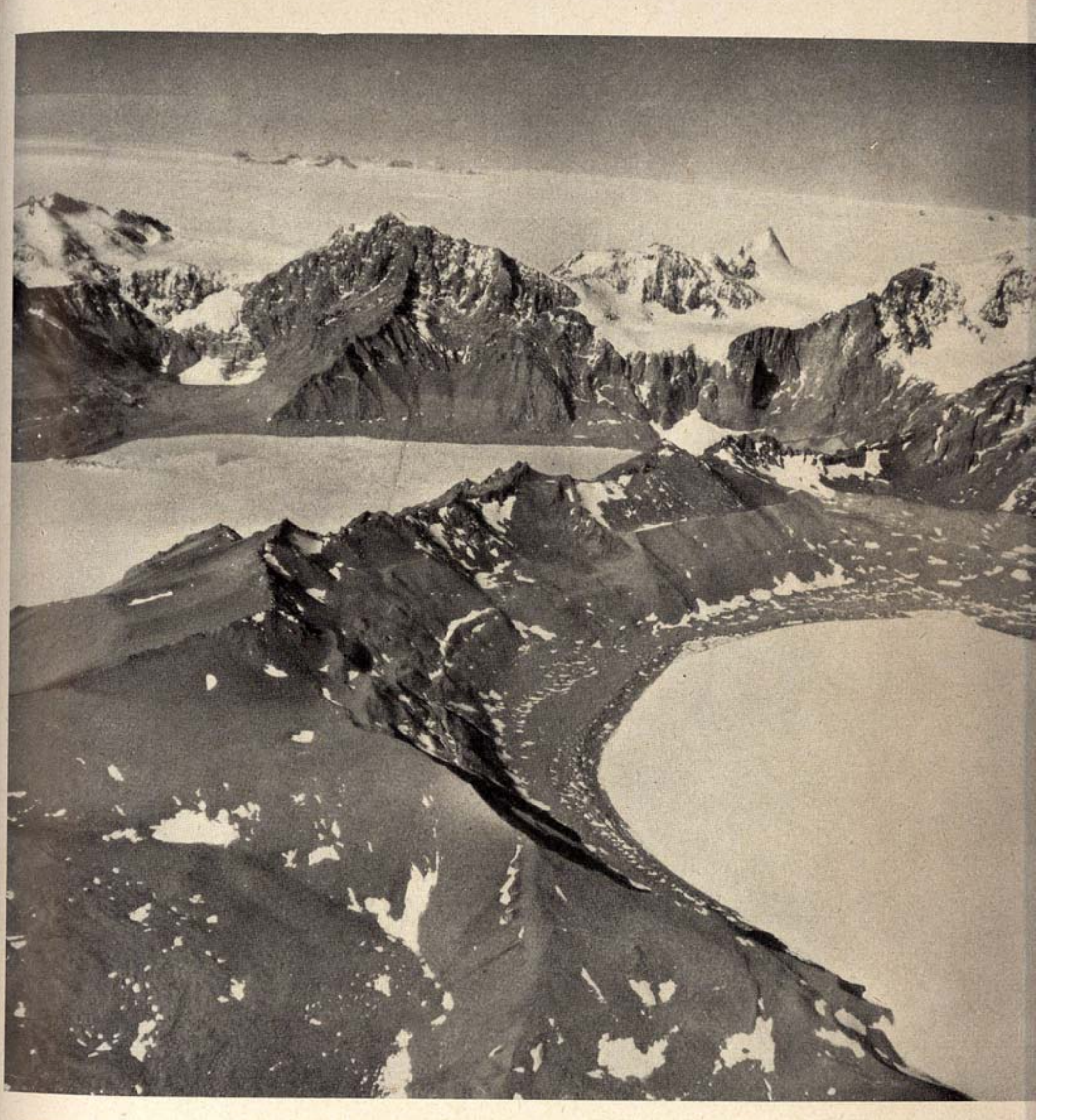
Die nächsten Tage sind abscheulich! Wir müssen nämlich warten. Regula hat uns schon vorgestern darauf aufmerksam gemacht, daß seine Wettergötter keinen Spaß mehr an dem klaren, schönen Sonnenschein haben. Und so kommt es auch. Es gießt nicht gleich in Strömen, aber das Barometer fällt, der Wind hat sich auf Ost gedreht, und dicke Wolken versperren jede Sicht. Der erste Schlechtwettertag nach den starken Anstrengungen der drei Flugtage, an denen fast jeder von 3 oder 4 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts durchgearbeitet hat, ist eine erfreuliche Ausruhpause. Doch am Tage drauf wird man schon nervös, guckt dauernd nach dem Himmel und wirft beim Mittagessen einen stummen, fragenden Blick auf Regula, der dann stets traurig mit dem Kopf schüttelt. Aber vorläufig schmeckt's ihm noch, wie man beruhigt feststellen kann. Da scheint also für Ende der Woche noch Aussicht auf besseres Flugwetter zu bestehen!

Die nächste meteorologische Besprechung ist allerdings auch wieder traurig. Die befreundete Walkocherei „Unitas" liegt etwa 1000 km weiter östlich als wir, hat denselben Ostwind, aber mit Windstärke 7. Wir kriegen ihn also sicher auch noch, die heftige Dünung ist schon der Vorläufer.

„Ach, ich denke, es wird noch tadellos werden!" meint einer.

„Ja, denkste! Denken! Das Denken überlaß lieber den Pferden, die haben größere Köppe!"

Da das Denken Glückssache ist, so wollen wir's aufstecken und dafür lieber singen. Gburek, der als Erdmagnetiker, wie wir vorhin gesehen haben, ziemlich arbeitslos ist, avanciert zum Singemeister, hat sich zum Anfang so zehn, zwölf Mann besorgt und fängt einfach an zu singen. Wir sitzen dabei unten im Gemeinschaftsraum. Paulsen spielt Ziehharmonika, einer geigt, ein anderer spielt Zither. Es dauert nicht lange, dann kommen des ungewohnten Lärms wegen noch ein paar dazu, erst vorsichtig, zuhörend, dann kriegen sie Mut, und zum Schluß singen doch schon so etwa dreißig. Großen Eindruck macht das schöne Lied von dem Fürsten:



Mentzel-Berg *Zimmermann-Berg* *Zuckerhut* *Ritscher*

Steil ragt das gewaltige Berg-Massiv des Wohlthat-Gebirges inmitten der polaren Eiswelt empor. Die Berge ragen bis 4000 m aus einer Eisschicht auf, die wohl auch 1000 bis 2000 m dick sein kann

Der „Berg des Autors“:
Die Herrmann-Berge im Ritscher-Land




Gockel beobachtet einen
Wind-Registrierapparat



Lange an seiner „Trommel“ für die Radiosonden, die bis zu einer Höhe von 28000 m emporstiegen und funkentelegraphisch die Wetter- und Temperaturmessungen meldeten

„Du bist ein Vie (h), du bist ein Vie (h), du bist ein vielgeliebter
Fürst auf Erden . . .
Wir treten dir, wir treten Dir . . .“

Zunächst treten wir auf der Stelle. Das Wetter bleibt mies. An Flüge nicht zu denken. Die einzige Abwechslung bietet das Essen. Frühstück ½9 Uhr, Mittag 12 Uhr, Kaffee ½4 Uhr, Abendbrot 6 Uhr. —

Wie schützen wir uns gegen Skorbut? Man entsinne sich, daß zahllose frühere Polar-Expeditionen an dieser scheußlichen Krankheit zugrunde gingen. Skorbut ist eine Mangelkrankheit, Vitamin C fehlt. In der modernen Schiffsküche sind die Kühlräume groß genug, daß jetzt beliebige Mengen von Frischgemüse mitgenommen werden können. Auch die täglichen frischen Kartoffeln sind ein gutes Gegengewicht. Der alte James Cook, von dem die Zeitgenossen rühmten, daß er es als einziger Schiffskapitän verstand, seine Mannschaft stets vollzählig und gesund wieder nach Haus zu bringen, pfropfte das halbe Schiff mit Sauerkohl voll. Der berühmte Elisha Kane gibt seinen Leuten auf Grönland rohe Kartoffeln. Er schreibt:

„Wie alle Arznei ist sie weniger ein Gaumenkitzel als eine Notwendigkeit. Ich schabe sie fein säuberlich zu Mus, entferne sorgfältig die schadhaften roten Flecken, füge reichlich Öl dazu, um sie schlüpfrig zu machen, und tue mein möglichstes, die Leute zu bereden, daß sie die Augen schließen und das Zeug hinunterwürgen.“

Und wir? Wir haben Frischfleisch und Frischgemüse in Kühlräumen, sogar etwas Obst. Auch die modernen Gemüsekonserven sind so eingekocht, daß die Vitamine größtenteils erhalten bleiben. Außerdem nehmen wir reines C-Vitamin in Pillenform mit, das in jeder Apotheke erhältliche Cebion. Auf Schlittenreisen sind Cebion (C-Vitamin), Vogan (A-Vitamin) und Vigantol (D-Vitamin), abwechselnd genommen, eine bewährte Zusatzkost, die vor jedem Skorbut schützt.

Auch unsere tägliche Kost auf dem Schiff stellt sich auf „Anti-Skorbut“ um. Auf dem Tisch erscheinen Zwiebeln, fein geschnitten, als Zutat zu Fleisch, Fisch, Salat, Butterbrot, Wurst und Schweizer Käse. Es verbreitet sich schon der Vers: Gebt euren Kindern Zwiebeln zu fressen, dann findet ihr sie auch im Dunkeln! (Urheberrecht: D.A.E. Alle Rechte vorbehalten, einschließlich der Theateraufführung und der Verfilmung).

Letzte Flüge

Der 28. Januar bringt schon leidlich gutes Wetter, aber strahlend schön ist der 29. Januar.

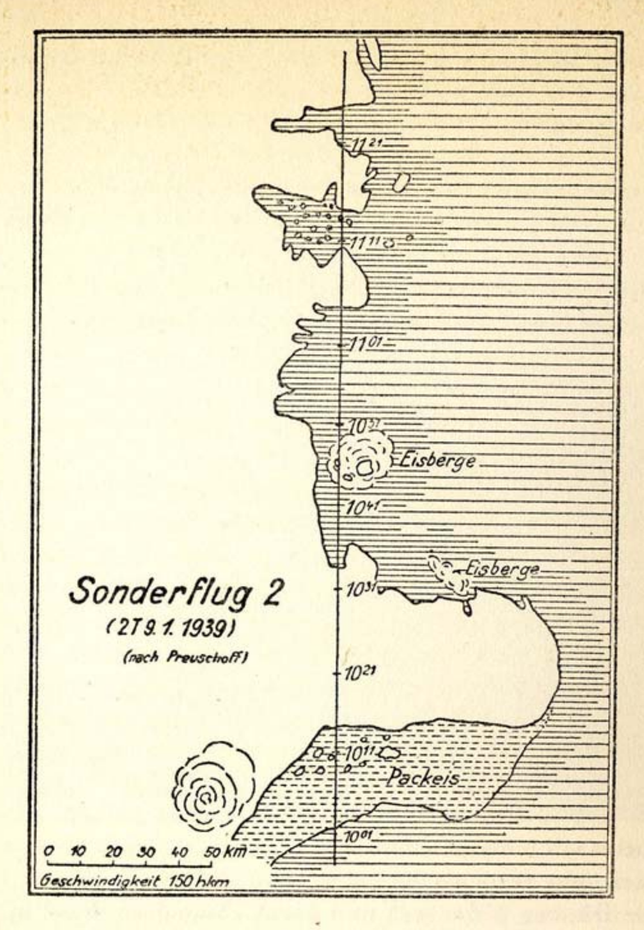
In alter Frische werden die Flugzeuge startklar gemacht, und der „Boreas“ steigt unter der Schirmacher-Mannschaft zum Fernflug IV auf.

An der 4000-m-Stufe muß die Maschine wieder umkehren, es werden diesmal sogar nur 73½° südlicher Breite erreicht, aber dafür umfliegt und umkraucht Schirmacher den ganzen östlichen Gebirgsstock des späteren Ritscher-Landes. (Vgl. Karte am Schluß des Buches.) Es ist sehr wichtig für die nachfolgende kartographische Auswertung, wenn ein Gebirge möglichst von allen Seiten photographiert wird.

Der „Lustflug“ am Nachmittag hat eine besondere Aufgabe: Einige von früheren Flügen her bekannte Stellen des Schelfeisrandes sollen auf eine Landemöglichkeit hin untersucht werden. Die in Frage kommenden Stellen sind zwei etwa 25 km tief in das Schelfeis einschneidende Buchten. Auf den Flügen I, II und Sonderflug 1 war übereinstimmend festgestellt worden, daß beide Buchten in dieser Zeitspanne ihre Lage nicht verändert hatten und ferner auf ihrer Westseite, im Gegensatz zur Umgebung, nur flach abfallende Eisränder aufwiesen. Die Vermutung liegt nahe, daß hier Landnähe vorhanden sei. Kapitän Ritscher überträgt mir die Leitung des Fluges, Mayr sitzt am Steuer seines „Passat“.

Die beiden Buchten werden auftragsgemäß umflogen, die größere scheint zu einer Wasserung günstiger, weil weniger Treibeis vorhanden ist. Nach der gut geglückten Wasserung kann der nur etwa 30 cm hohe Eisrand betreten werden.

Noch ein Wort zum „Schelfeis“. Der Ausdruck stammt von dem schwedischen Polarforscher Otto Nordenskjöld und bezeichnet die vom zentralen Eisplateau aus ins Meer vorgeschobene Eisdecke. Der Schelfeisrand stellt sozusagen die Gletscherfront dar, nur daß diese Front sehr

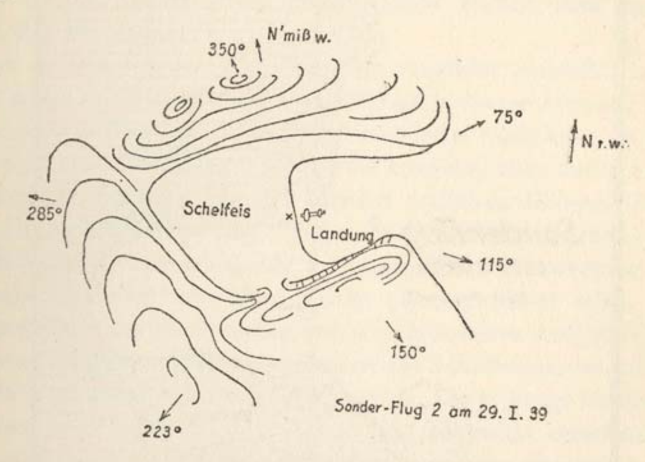


lückenlos, etwa 16000 km lang ist, d. h. von Berlin bis San Franzisko und wieder zurück. Der dazugehörige „Gletscher" ist ja auch der ganze antarktische Kontinent.

Der erwähnte Eisrand gehört dem Schelfeisrand an, das einen Teil der Bucht ausfüllt. Dahinter steigt auf drei Seiten ein flachhügeliges Gelände an von — soweit die Beobachtung gestattet — festem Land mit aufliegender Eisdecke. Die Mächtigkeit des Eises kann nicht festgestellt werden. Die 50 bis 70 m hohen Hügel bestehen aus Gletschereis und sind durch Stau hochgewölbt. Etwaige Spalten werden durch Firn verdeckt.

Die Bucht ist zum Teil mit völlig ebenem Schelfeis ausgefüllt, der Eisrand von den Hügeln etwa 1 bis 2 km entfernt. Eine Echolotung mit einem Handbehmlot am Rande ergibt die relativ geringe Wassertiefe von 435 m, die ebenfalls auf Landnähe deutet.

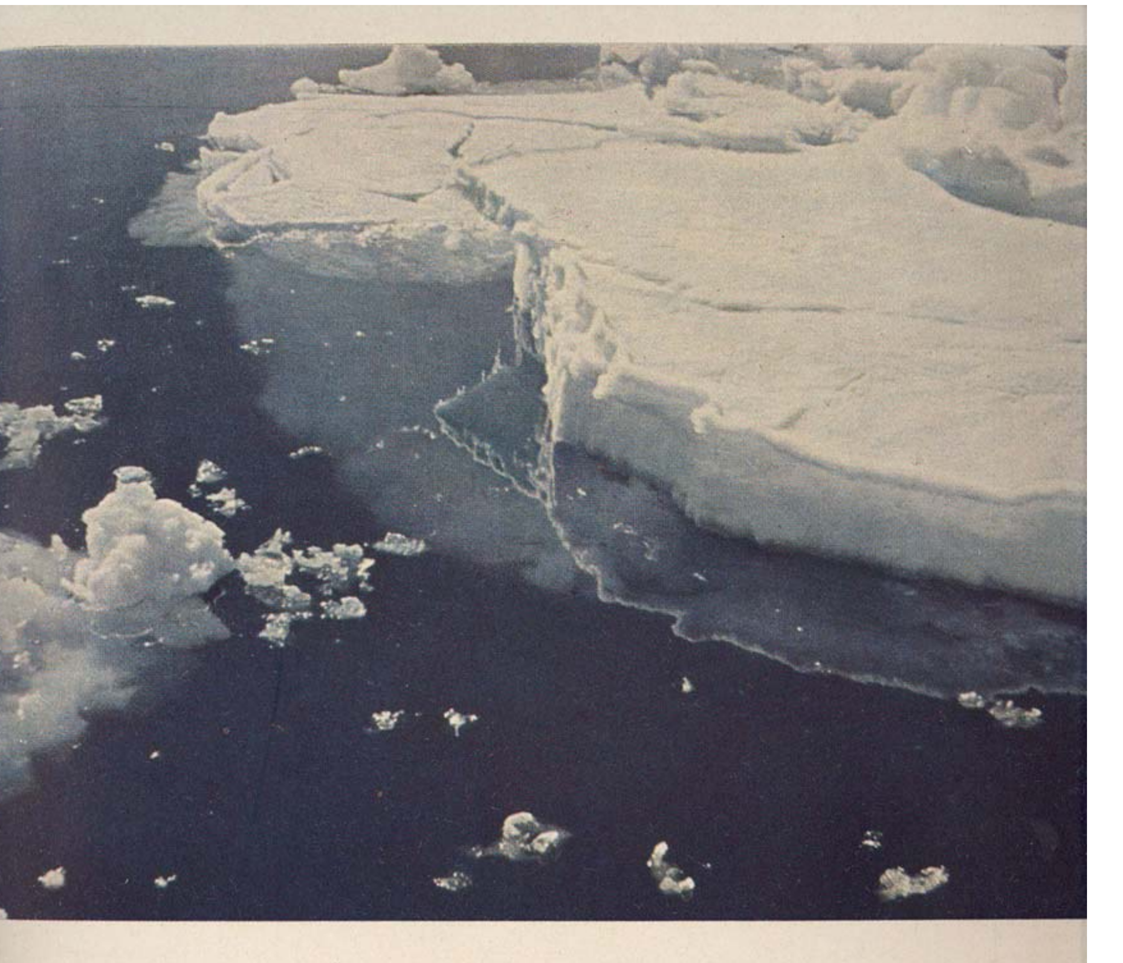
Die Eisscholle wird von wenigen nur einige Dezimeter breiten Spalten durchzogen. Die geringe Dicke der Scholle kommt hier deutlich zum Ausdruck, denn die Dünung geht unter der Platte hinweg und verschiebt die Spaltenwände vertikal gegeneinander. Eine Belastungsprobe der im ganzen etwa 3 bis 4 m dicken Eisplatte kann nicht durchgeführt werden.



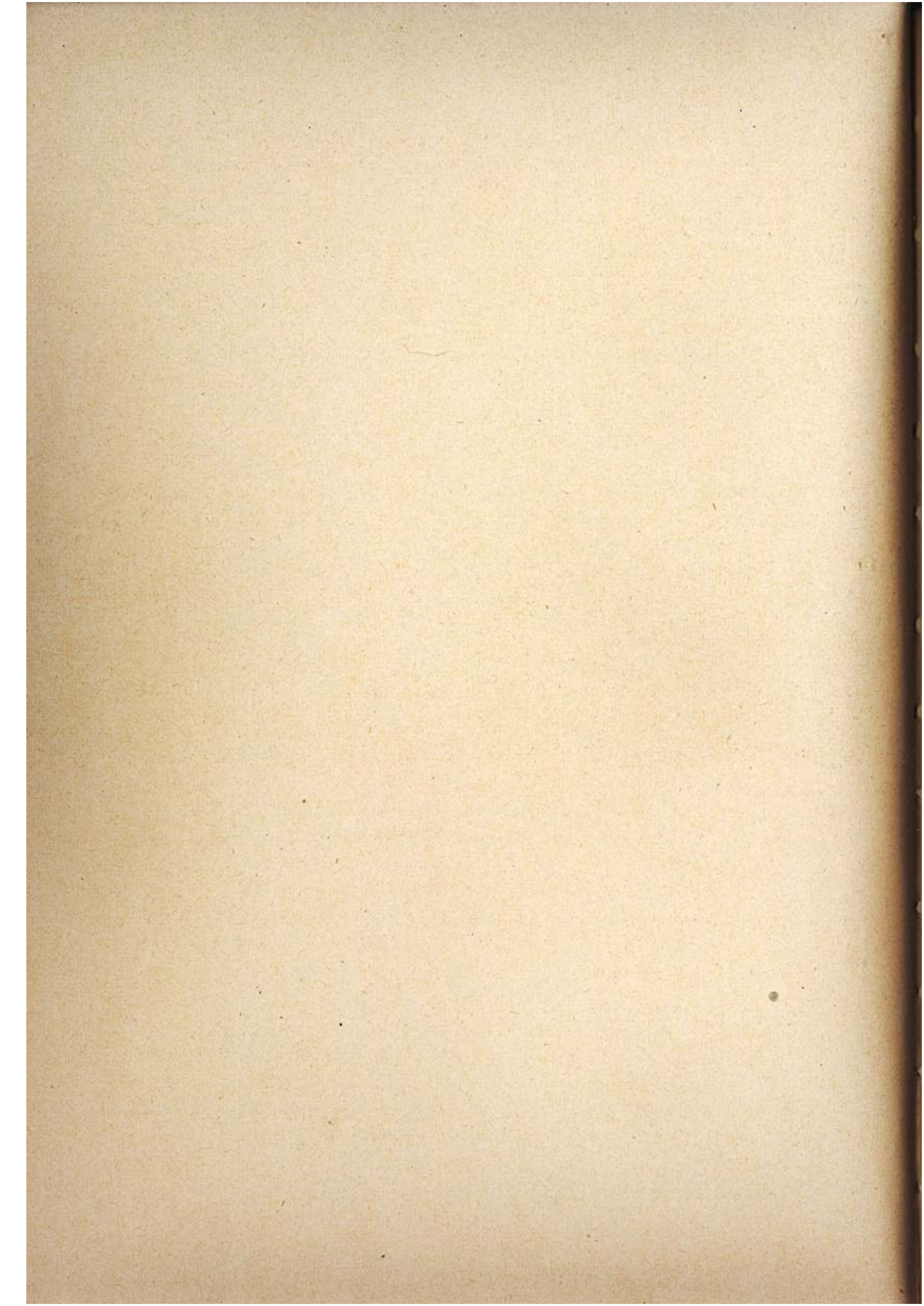
Sonder-Flug 2 am 29. I. 39

Es scheint mir indessen ohne Gefahr, an einer solchen Stelle ein Depot auszuladen, nur wäre zu beachten, daß die relativ dünne Eisplatte durch die Dünung zerbrechen und durch ablandigen Wind in Stücken fjordauswärts getrieben werden kann.

Wieweit es überhaupt möglich ist, die beschriebene Bucht mit einem kleinen Schiff anzulaufen, hängt von den Treibeisverhältnissen ab. Bei dreimaligem Anflug innerhalb von 10 Tagen waren beide Buchten bis auf wenige Treibeisblöcke eisfrei, vielleicht sogar während der ganzen Zeitspanne; aber zwei Tage später war beim Fernflug VI schon so viel Eis vorhanden (zum Teil durch Abbruch der Schelfeisplatte, an der wir vorher gewassert hatten), daß eine erneute Wasserung nicht mehr möglich war. Ich hatte allerdings den Eindruck, daß das Treibeis nur von außen stammte und durch Ebbe- und Flutstrom und lokale Winde



Scholleneis. In dem glasklaren, grünlichblauen Wasser kann man das Eis noch bis tief unter die Oberfläche verfolgen



herein- und hinausgetrieben wurde. Trotz gelegentlicher Abbrüche werden die Ränder der Bucht nur unbedeutend an der Treibeisbildung beteiligt sein.

Mayr mißt mit einem Libellensextanten mehrmals die Sonnenhöhe und bestimmt dadurch genau die geographische Lage unseres Landeplatzes.

Soweit die Wissenschaft! Jetzt kommt die Politik! Wir nehmen eine Abwurffahne und stecken sie ein paar hundert Meter landeinwärts in das Eis. Das ist das äußere Zeichen, daß wir Deutsche dieses Niemandsland betreten haben und für Groß-Deutschland beanspruchen.

Die erste deutsche Kolonie!

Da kommt auch schon ein Eingeborener! Von weit her stürzt er heran, rennt, schlägt hin, rutscht ein Stück auf dem Bauch, huppt hoch, rennt weiter, fällt wieder hin, einen kleinen Hang abwärts schliddert er richtig auf dem Bauch, dann mit einem Hops auf die Füße, nur weiter, gestikulierend, rufend, weiter . . . Er kommt im Frack, die weiße Hemdbrust wird immer deutlicher, nur der Schlips fehlt, den hat er in der Aufregung vergessen . . . Da fällt er zum drittenmal auf sein weißes Vorhemd . . . macht nichts, rutscht, springt hoch . . . bis er schließlich, ein richtiger Dreikäsehoch, vor uns steht und uns neugierig von allen Seiten beguckt . . . ein Pinguin.

Wir verständigen uns so gut es geht. Erst mit Guten Morgen! und Heil Hitler! Das macht ihm wenig Eindruck. Dann hockt sich Ruhnke hin, daß er so klein wird wie der Pinguin, schlägt mit den Armen wie mit Flügeln und tanzt um ihn herum. Das gefällt ihm schon besser. Da macht er mit. Daß er uns natürlich auch nur für eine Abart von seinesgleichen hält, ist selbstverständlich. Wie er, gehen wir ja aufrecht auf zwei Beinen, haben eine Art Flügel, mit denen wir in der Luft herumfuchteln können. Nur etwas größer sind wir, und der Schnabel ist bei uns noch nicht sehr entwickelt, außerdem fehlt der schöne glänzende schwarze Frack. Das ist der ganze Unterschied.

Bald kommen noch ein paar dazu, alles Adéliepinguine, die zu neugierig sind. Nach einem Weilchen erscheint ein Kaiserpinguin, fast doppelt so groß, gravitätisch, voller Würde. Er rennt nicht aufgeregt auf uns zu, er schreitet. Das nervöse Gefuchtel seiner kleineren Verwandten berührt ihn nicht, er schreitet näher, besieht sich eingehend die merkwürdigen Gäste, dreht sich herum und will wieder entschreiten.

Da faßt ihn Mayr an die Hand, genauer: die Flügelspitzen, und willig geht er mit dem großen Onkel hierhin und dorthin. Natürlich wehrt er sich beim Einsteigen in das Flugzeug, aber es hilft ihm auch nichts, er muß seinen Brüdern und Vettern im Laderaum Gesellschaft leisten.

Es sind übrigens die ersten fliegenden Pinguine, denn mit den Flügelstummeln kann der Pinguin nur im Wasser schwimmen, aber er kommt nicht von selbst in die Luft.

Auf dem Schiff ist alles über die neuen Passagiere begeistert. Schnell wird ein Verschlag gezimmert, daß die Tierchen nicht wieder ausreißen können. Aber womit sie füttern?

„Wovon lebt ein Pinguin, Barkley?"

„Von Fischen und kleinen Krebsen, dem sogenannten Krill!"

Woher nehmen wir Fische. Die Küche hat einen kleinen Vorrat Heringe, gesalzen und ungesalzen. Sie werden gut gewässert, und dann stopft Barkley sie den Tierchen in den Schnabel.

Am nächsten Tag können auf einem anderen „Lustflug" wieder Kaiserpinguine gefangen werden. Im Packraum des „Boreas" ist geradezu ein Gedränge. Als Schirmacher an Deck kommt, ruft er: „Kinder, wir haben eine neue Pinguinart entdeckt!"

Pinguinus Schirmacheri! Wundervoll!

Die beiden, die am meisten interessiert sind, nämlich Kraul und Barkley, stürzen sich sofort auf den Vogel, der mit besonderer Feierlichkeit aus dem Flugzeug herausgehoben wird. Lange stehen sie staunend davor.

Die Laien sind längst fertig mit dem Urteil.

„Ach, Quatsch, wir nennen den Piepmatz „Agathe"!"

Das Flugzeug „Boreas" hat nämlich die Nummern-Bezeichnung D — AGAT.

Unter diesem Eigennamen läuft seitdem der merkwürdige Pinguin herum . . . Der Traum des neu entdeckten Pinguinus Schirmacheri ist nach drei Wochen zu Ende, als sich einwandfrei herausstellt, daß sich der Vogel nur in der Mauser befand. Das neue Federkleid schob sich von Tag zu Tag stärker gegen das alte, morsche, zerfaserte. Bald sah Agathe aus, als ob die Motten in ihrem Pelz säßen, und dann schließlich entpuppte sich ein ganz normaler Kaiserpinguin.

Die Pinguine werden die Lieblinge aller. Um so größer ist der Schmerz, als wir feststellen müssen, daß trotz bester Behandlung die ersten

Adéliepinguine schmaler und schmaler werden und in wenigen Tagen richtig verkümmern. Sie verweigern die zartesten Heringsköpfe, stehen nur Tag und Nacht an der Reling und blicken mit Sehnsucht in das blaue Wasser. Und wenn ein Eisberg vorüberschwimmt, sehnsüchtigen sie sich geradezu die Augen aus dem Kopf.

Sie haben so hübsche Köpfe! Glänzend blauschwarz mit pechschwarzen klugen Äuglein. Die kleinen Adélie tragen einen weißen Rand um das Auge, wie eine Brille, die großen Kaiserpinguine haben keine Brille, dafür aber einen goldgelben Fleck am Hals.

Der aufrechte Gang und die wie Arme wackelnden Flügelstumpfen geben ihnen irgend etwas Menschliches.

Wir werden noch oft von ihnen zu erzählen haben, denn für die ganze Dauer der Rückreise waren sie die erklärten Lieblinge der gesamten Besatzung.

Die Fernflüge V, VI, VII bringen jeder wieder einige tausend Quadratkilometer Neuland zu dem übrigen, so daß bei der Besprechung am 3. Februar der Expeditionsleiter stolz ein bisheriges Ergebnis von 350000 qkm kartographisch erfaßtem und 600000 qkm eingesehenem Gebiet mitteilen kann. Das ist fast so groß wie das ganze Deutsche Reich.

Im einzelnen wird auf Flug V das spätere Drygalskigebirge umflogen, auf Flug VII das Wohlthatmassiv, ein Gebirgsstock, der die höchsten in unserem Abschnitt festgestellten Bergspitzen enthält.

Zunächst können natürlich über höchste und allerhöchste Berge immer nur Vermutungen ausgedrückt werden. Das Rätselraten, welcher Gipfel sich am weitesten in den blauen Himmel hineinrecken und daraufhin einen besonders hervorstechenden Namen tragen möge, wird mit Vergnügen den späteren Kartographen überlassen. Aber soviel wissen wir wenigstens, daß unser ganzes bis jetzt überflogenes Gebiet anscheinend in mehrere voneinander getrennte Gebirgsmassive zerfällt, die außerdem von Westen nach Osten immer mehr an Höhe zunehmen.

„Habt Ihr schon Gold gefunden?"

Schwer zu sagen, lieber Leser, das ist nämlich gar nicht so leicht zu entscheiden. Wir wissen noch nicht einmal, aus welchen Gesteinen die Berge aufgebaut sind, und ob Kohlen oder Erze überhaupt theoretisch vorhanden sein können. Denn Erzlager oder andere Bodenschätze sind

an bestimmte Gesteinsarten gebunden, und wir wissen vorläufig noch nichts. Ich bin der einzige Geologe an Bord, aber meine Bitte, mir die höheren Berge einmal bei einem entsprechenden „Lustflug" von nahem anzusehen, um aus Form, Farbe, Oberflächenbeschaffenheit, Zerklüftung usw. auf die Gesteine und ihr Alter Schlüsse ziehen zu können, muß leider aus Mangel an Zeit abgeschlagen werden. Die Photos, vor allem ein paar Probebilder, die wir gleich auf der „Schwabenland" entwickeln, geben einige Anhaltspunkte, aber auch nicht mehr.

Unsere gesamte Gesteinssammlung läßt sich in einer Streichholzschachtel unterbringen, sie enthält ein Dutzend winziger Steinchen aus dem Magen der auf der Rückreise eingegangenen Pinguine. Die Tiere nehmen solche kleinen Steinchen als sogenannte Magensteine zur Förderung der Verdauung auf. Das Material besteht aus Brocken von Granit, Quarzit und Basalt. Granit und Quarzit sind alte Gesteine, Basalt dagegen ist eine verhältnismäßig junge vulkanische Lava.

Fernflug VI verbindet erstmalig die bis dahin erkundeten Nord-Südstreifen durch einen senkrecht dazu verlaufenden Ost-Westflug. Er bringt Wohlthatmassiv und Kugel und Kegel zusammen, den verantwortlichen Geographen aber in die hellste Verzweiflung. Es stimmt nämlich alles nicht mehr. Alle schönen Berge, Kugel und Kegel, Klotz, Kubus, Matterhorn, Gralsburg sieht Schirmacher jetzt an anderer Stelle. Es ist, um die Platze zu kriegen. Daß dieser Ausdruck harmlos gegen das ist, was in unserer reinen Männergesellschaft wirklich passierte, braucht nur angedeutet zu werden. Aber es ist wirklich schlimm! Wo soll ich denn die Berge hinzeichnen?

Schließlich bleibt nur der berühmte goldene Mittelweg übrig. Mit solchen reduzierten Ortsangaben kommt dann die Karte zustande, wenn ich sie mir auch immer mit leichtem Unbehagen angucke. Im Augenblick ist nichts anderes zu machen. Schließlich hat sie ja auch ihre Bestimmung erfüllt. Praktisch diente sie nur zur Flugsicherung. Sie sollte die Flugkurse und charakteristischen Landschaftsformen aufzeigen, um bei etwaiger Notlandung dem zweiten Flugzeug das Suchen zu erleichtern. Punkt! Nichts weiter!

Um so erfreulicher, daß die spätere nach den Aufnahmen der Meßkameras konstruierte Karte in den großen Zügen ganz gut mit dieser ersten Übersichtskarte übereinstimmt!

Fernflug VII. 3. 2. 39. Schiffsort 69° 5,5′ S, 14° 45,5 ′0

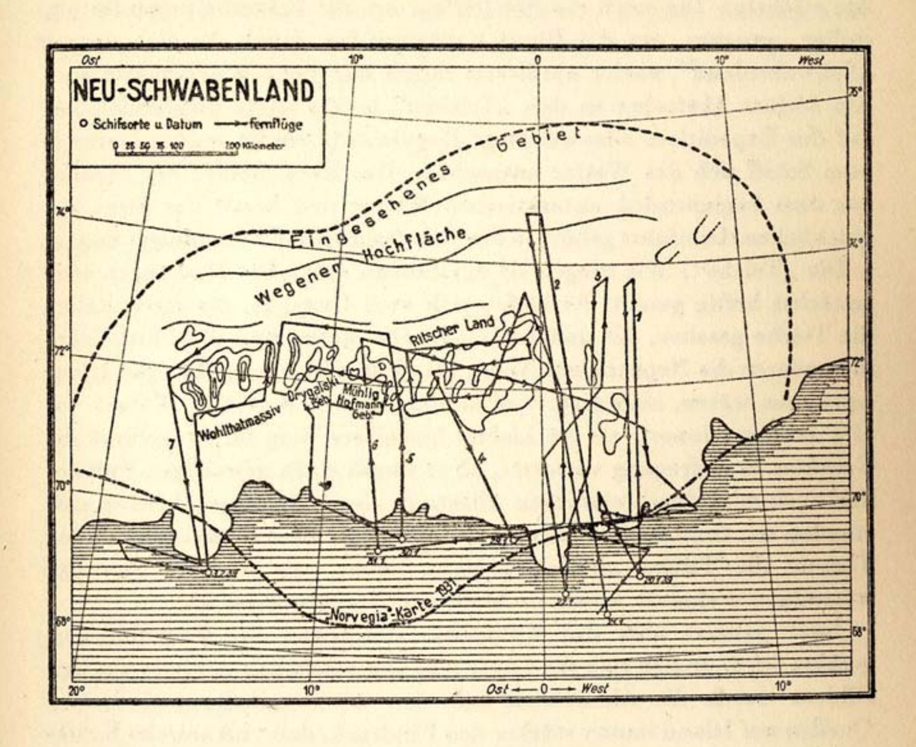
Tel.-Nr.	Uhrzeit	Text
	7h 18 m	Abschuß. Besatzung: Mayr, Preuschoff, Ruhnke, Sauter. Abschuß gut.
1	7 19	Schiff überflogen.
2	7 21	Kurs rw 180°.
3	7 25	Berge voraus; Höhe 800 m, —5° C.
4	7 32	Schelfeisrand, Höhe 1300 m, —8°.
5	7 40	2000 m hoch, —13° C. Fliegen über Schelf.
6	8 00	2800 m, —20°, 69° 45′ S, 14° 45′ O. Seit 7h 22 40 Sm. Fliegen über Schelf.
7	8 15	3200 m, —22,5°. Fliegen immer noch über Schelf.
8	8 20	Trimmung bei —19° fest. Variometer bei —24° noch OK[1]). Scheiben stark vereist.
9	8 25	3450 m, —24°, vor uns ziehen Wolken auf. Jetzt auch Staudruck weg.
10	8 30 bis 8 35	3350 m, —24°. Einmal Kurve gemacht, dabei tiefer gegangen, um unter Wolken zu bleiben, da nicht darüber kommen. Jetzt wieder alter Kurs.
11	8 45	3000 m, —23°, eben, unter Wolken.
12	8 50	Höhe und Temperatur gleich. In 130° rw vier kleinere einzelne Berge. Weit voraus in 170° rw kleineres Massiv.
13	9 00	3150 m, —24°, 71° 00′ S, 14° 45′ O, 73 Sm. Nahe am Nordrand der Berge.
14	9 10	3500 m, —23°, 71° 13′ S, 14° 45′ O, 13 Sm. Motore meckern. Kurs gewechselt auf 255 rw. Fliegen Nordkante des Gebirges entlang.
15	9 20	Sehen Gralsburg voraus.
16	9 59	3900 m, —24°, 71° 28′ S, 12° 18′ O, 48 Sm, Kurswechsel auf 180° um 10h 00. Fliegen an Westrand des Gebirges.
17	10 00	Motore niesen hin und wieder, da Gemisch zu kalt ist. Außenthermometer scheint nicht richtig anzuzeigen, da sich Temperatur überhaupt nicht verändert. Außentemperatur muß mindestens 30° sein.

Tel.-Nr.	Uhrzeit	Text
18	10 17	3950 m, etwa —30°, 71° 57′ S, 12° 18′ O, 29 Sm. Kurswechsel auf 90° rw. Fliegen Südrand des Gebirges.
19		Bitte in Nr. 18 lesen Kurswechsel auf 95° rw.
20	10 40	4050 m, —30°. Voraus neues Gebirge. Ostrand des Gebirges erreicht. 71° 59′ S, 13° 54′ O. Kurswechsel auf 57° rw.
21	10 55	4150 m, —31°, stark böig, Maschine kaum zu halten, außerdem sehr schwanzlastig. Fliegen diesen Kurs bis zum Ostrand des Gebirges, dann Umkehr zum Schiff.
22	11 15	4100 m, —31°, 71° 32′ S, 16° 10′ O, 50 Sm. Haben Ostrand erreicht. Kurswechsel auf Schiff.
23	11 25	2800 m, —25°, unter uns in weitem Umkreis blankes Eis.
24	11 40	2000 m, —18° wenn Standort Schelfrand, fliegen weiter nach Osten.
25	12 00	Bitte Meinung über Tel. Nr. 24.
25a		Schiff an Passat 12h 12. Mit Tel. 24 einverstanden. Wenn dortseits keine Bedenken, startet Dagat 12h 45.
26	12 17	Trimmung bei —14° wieder OK[1]).
27		Gegen Start Dagat keine Bedenken.
28	12 30	Standort Schelfeisküste, 1000 m, —12°, Kurs auf 90° rw, sehen das Schiff.
29	12 37	Wechsel auf 110° rw.
30	12 50	Wechsel auf 115° rw.
31	13 05	Vor uns wird's schwarz wie im Bärena . . .[2]), werden wahrscheinlich früher zurückkommen.
32	13 17	Da nach Osten nicht weiter zu kommen, Kurswechsel auf 335° rw, um Eisverhältnisse zu studieren.
33	13 30	Kurs auf Schiff. Ankunft etwa 30 Min.
34	14 00	Landung.

[1]) OK = alles in Ordnung.

[2]) Man befrage ergraute Seeleute oder Feldsoldaten.

Die Telegramme Nr. 14, 17, 21 versetzten uns natürlich in heftige Aufregung. Eigentlich erwarten wir jeden Augenblick die Nachricht von einer Notlandung. Bolle hält das zweite Flugzeug startfertig. Wir prüfen auch eingehend die Telegramme auf den Unterton, der so leise zwischen den Zeilen mitschwingt. Auf diesen Unterton sprechen die engeren Freunde schneller an als ein Außenstehender.



Bolle liest das Telegramm — und geht stillschweigend zur anderen Maschine, um sie nochmals zu überprüfen.

Schirmacher liest und — sagt gar nichts.

Gruber liest, denkt eine Weile nach und sagt dann bloß: „Junge, Junge, Junge!“

Die übrigen Verse dichten wir uns allein dazu!

Aber es ist wie ein Aufatmen, als Telegramm 26 meldet, daß alles in Ordnung ist. Und das übermütige Telegramm 31 zeigt uns noch

stärker die vergnügte Stimmung, in der die Passat-Besatzung jetzt weiter fliegt.

Flug VII ist der letzte Fernflug. Und so ist auch die Sitzung am Nachmittag die letzte Flugbesprechung.

Der Winter kommt mit Brausen! Er läßt sich nicht mehr verheimlichen. Schon bildet sich Neueis zwischen den vorjährigen Eisschollen. Am nächsten Tag noch ein Sonderflug, um die Eisverhältnisse festzustellen, genauer, um die Rinne nachzuprüfen, durch die sich unsere „Schwabenland" wieder nordwärts durch das Treibeis schlängeln soll. Ein kleiner Abstecher zu den „Teichen" ist die letzte fliegerische Tat auf der Expedition. Diesmal fliegt Regula mit, um im weiten Umkreis vom Schiff sich das Wetter anzusehen. Das Herauslotsen des Schiffes aus dem beginnenden antarktischen Winter und damit der Start zur glücklichen Heimfahrt gehört in das Arbeitsprogramm des Meteorologen.

Die „Teiche"! Wie mögen sie entstanden sein? Die Meinungen sind zunächst heftig geteilt. Es bilden sich zwei Gruppen, die einen haben die Teiche gesehen, die anderen nicht. Die ersten sind die Plutoniden, die anderen die Neptuniden. Nicht, als ob dies die dazugehörigen Übersetzungen wären, aber man wird an die Zeit von Anton v. Werner vor 150 Jahren erinnert, als ein kleiner harmloser Berg im Erzgebirge die Gemüter in Aufregung versetzte, ob er durch einen gewaltigen Vulkanausbruch oder durch einfachen Absatz in einer wässerigen Lösung entstanden sei. Erschwerend fällt ins Gewicht, daß die Anhänger der heißen Theorie die Teiche wirklich gesehen haben, wir anderen von der wässerigen Fakultät kommen bloß mit Vernunftgründen.

Jetzt passiert aber das Komische: Als später der Farbfilm vorgeführt wird, drehen sich die Lager um. Ich persönlich gewinne aus den Bildern durch die Ähnlichkeit mit den mir wohlbekannten heißen Quellen auf Island immer stärker den Eindruck, daß vulkanische Kräfte am Werk sein müssen, um in dieser Eislandschaft, an der in der Regel niemals Schmelzwasser auftritt, ausgedehnte Teiche entstehen zu lassen. Erst die genaue Auswertung der Luftaufnahmen ergibt dann letzten Endes doch die Richtigkeit der „wässerigen" Ansicht. Die Teiche sind nichts anderes als Schmelzwasserstaubecken an der Front eines Gletschers.

Zur Entschuldigung der Anfänger Plutos — man nenne sie bitte nicht „Plutokraten"! — sei noch gesagt, daß vulkanische Erscheinungen

auf dem Südpolkontinent häufig genug vorkommen. Der „Erebus" an der Roßbarriere z. B. ist ein 4000 m hoher Vulkankegel, der noch jetzt ständig Bimsstein und Aschen in die Luft schleudert. Und ältere Vulkane konnten wir auch in unserem Gebiet nachweisen. Solche Vulkane aus der Tertiärzeit glühen häufig noch Jahrhunderttausende nach. Man denke an die warmen Quellen, Kohlensäurebäder usw. im Taunus und in Böhmen, die alle auf ehemalige vulkanische Tätigkeit zurückgehen. Von dem Vulkanismus am Südpol wollen wir noch später sprechen.

Auf Station

Die Arbeit in dem uns zugewiesenen Abschnitt des antarktischen Kontinents ist beendet. Wir müssen vor dem schlechten Wetter flüchten. Das Wetter kommt von Osten, also reißen wir nach Westen aus. Vielleicht gelingt uns trotz des warnenden Kopfschüttelns der Berufsmeteorologen morgen noch ein Fernflug, um unser Gebiet an der Westkante noch ein bißchen zu vervollständigen.

Leider behält die wissenschaftliche Wettervorhersage recht. An Flüge ist nicht mehr zu denken. Dafür soll aber wenigstens noch eine „Kahnfahrt" ins Treibeis unternommen werden. Wir machen zwei Boote klar, schlängeln uns durch die Treibeiszone bis zu ein paar größeren Schollen, an denen geankert werden kann. Jeder ist auf seine Art „landfein" mit Pelzmütze, dicken Wollwesten, Lederjacken, die meisten im Schmucke ihres Polarbartes. Einfach zum Fürchten sieht Bludau aus, aber auch die anderen würden jedem Wildwestfilm zur Ehre gereichen.

Da genügend Photographen vorhanden sind, wird die Szene in zahlreichen Bildern der staunenden Nachwelt erhalten. Auch hier feiert die Eitelkeit wahre Orgien. Wie sich zum Beispiel dort an der Eiskante Hartmann mit dem Gewehr in Filmstarpose wirft, mit kühnem Blick in Richtung Südpol, das ist schon einen längeren Filmstreifen wert.

Gewehre! O ja, wir haben sie natürlich mit, schon um der Zoologie einen Gefallen zu tun und möglichst viel Getier nach Haus zu bringen. Barkley freut sich über jede Mücke. Und die Jagdbeute ist sogar nicht unerheblich. Vier Robben und vier lebende Adéliepinguine. Eigentlich sind es fünf, aber eins der kleinen Biester huppt aus dem Boot wieder ins Wasser. Als es mühsam wieder eingefangen ist, macht sich ein anderer kleiner Kerl davon. Es bleiben also nur vier.

Wir sind stolz auf unsere Beute. Vor allem — Schadenfreude ist die reinste Freude — das Konkurrenzboot hat nur eine armselige Möwe

erwischt. Nach dem Geknalle zu urteilen, ist sie anscheinend auch nur an Bleivergiftung gestorben.

Gburek und Burghard sind plötzlich weg. Sie turnen irgendwie über die Eisschollen. Bei der etwas gewagten Rückkehr — sie müssen von Scholle zu Scholle springen — fällt Burghard mitten hinein in das Südliche Eismeer. Wassertemperatur etwa minus 1°, Gburek zieht ihn raus, ohne später Anspruch auf die Rettungsmedaille zu erheben. Beide, der Nasse und der Trockene, sitzen jetzt auf einer kleinen Eisscholle, 50 m von uns entfernt. Über den nächsten Wasserarm können sie nicht hinwegspringen, weil sich die Schollen ständig verschieben, bald schmaler, bald breiter werden. Da steigen sie auf eine ganz kleine Scholle, fahren „Kahn" mit ihr und lotsen sich mit dem Bootshaken in unsere Nähe. Für das letzte Stück können wir ihnen ein Seil zuwerfen und sie heranziehen. Nachher im Boot wird der „Nasse" sofort aufs Trockene gesetzt und vorsichtshalber an den Füßen massiert, um Erfrierungen vorzubeugen. Alle Teilnehmer, einschließlich der Pinguine, haben auch den Ausflug gut überstanden.

Mit vieler Mühe bauen die beiden Zimmerleute Schäfer und Wehrend aus der Reling einen Lattenzaun, damit unsere neuen Passagiere nicht ausreißen können . . . schlüpft doch so ein kleiner Adélie nicht trotzdem durch die Latten!

„Na, der wird schön erzählen können!" —

Am 6. Februar, 15 Uhr 10 Minuten GMT. kehren wir um! Der „Ventilkapitän", zu deutsch der Erste Ingenieur, muß mehrmals tuten.

Jetzt besteht unser Arbeitsprogramm außer den laufenden meteorologischen Beobachtungen und Radiosondenaufstiegen nur noch aus einer Anzahl ozeanographischer und biologischer Stationen auf dem 0°-Meridian.

Für die Beteiligten ist eine solche Station ein wissenschaftliches Ereignis erster Klasse, für die Unbeteiligten eine möglicherweise notwendige, aber keineswegs schöne Pause von vielen Stunden. Während dieser Zeit geht entweder auf der einen oder auf der anderen Seite des Schiffes der Draht mit den Thermometern des Ozeanographen oder den Netzen des Biologen in die Tiefe. Barkleys Maschinerie ist nicht lautlos, macht aber nur den Lärm einer gewöhnlichen elektrischen Winde. Doch die „rasende Paula", die völlig verschleimte, ächzende, quietschende, wimmernde Lotmaschine Paulsens ist der Anlaß für manchen fürchter-

lichen Seemannsfluch. Sie beherrscht außerdem das ganze Mittel- und Vorschiff für mindestems vier Stunden. Die Wassertemperaturen werden ja in verschiedenen Tiefen gemessen; 75 m, 300, 400, 500, 800, 1000, 1200 bis zum Boden, oft über 5000 m. Mit einem Zählwerk wird jeweils die Länge des abgelaufenen Drahtes gemessen und der nächste Wasserschöpfer mit den Kippthermometern angehängt. Das Drahtende ist durch ein Gewicht beschwert. Spürt man das Aufbumsen, dann ist Zeit zum Frühstücken. Die Thermometer müssen sich erst an die lokale Wassertemperatur gewöhnen.

Die Kippthermometer sind raffiniert eingerichtet, ja, sie sind tatsächlich ein kleines Wunder. Wenn nach dem Frühstück das hinuntergelassene Laufgewicht eine kleine Sperre an den einzelnen Wasserschöpfern auslöst, schließen sich die Ventile an den Schöpfern, und sie kippen mit den damit verbundenen Thermometern um. Dieses Umschlagen bewirkt ein Abreißen des Quecksilberfadens, und wenn nun das Thermometer an die Oberfläche gezogen wird, bleibt der einmal vorhandene Faden unverändert erhalten und gestattet noch immer die Ablesung der Temperatur bis auf Hundertstel Grad, wie sie in der betreffenden Tiefe geherrscht hat.

Die Wasserschöpfer haben gleichzeitig das Tiefenwasser heraufgeholt, das sofort auf seinen Gehalt an Sauerstoff und Salzgehalt geprüft wird.

Als echter Wissenschaftler ist es Paulsen ganz gleich, wann wir eine neue Station erreichen; wenn es gerade nachts ist, dann mordet er seinen eigenen Schlaf und den aller andern. Barkley beteiligt sich tapfer daran, wenn er auch erfreulicherweise nicht an der „rasenden Paula" arbeitet. Seine Netze gehen auf der anderen Schiffsseite in die Tiefe, außerdem nur bis etwa 500 m, was lange nicht soviel Zeit kostet.

Ein Gutes hat die Station! Das Echolot braucht nicht bedient zu werden. Das ist angenehm für den Beobachter, denn er kann schlafen und braucht nicht alle 30 Minuten auf den Knopf zu drücken. Und das ist herrlich für die Bewohner des Zwischendecks, denn ihre Kabinen werden ein paar Stunden lang nicht mit dem halbstündig wiederkehrenden Aufheulen des elektrischen Anlassers erfüllt, der zwischen Luke 3 und 4 im „Zwischendeck" einmontiert ist. Der Raum, in dem „auf den Knopf gedrückt", d. h. das Echolot bedient wird, ist ja, wie wir schon wissen, das berühmte Café Lot, die Kabine von Bruns. Er

selbst hat statt Nerven Eisendrahtstränge mittlerer Güte, ihn stört weder Anlasser noch Knopf.

Man sieht also: Unsere wissenschaftlichen Arbeiten führen ein bitteres, umfluchtes, sorgenverbreitendes Dasein.

Das ist übrigens noch nicht alles. Lange setzt sich mit kummervoller Miene an den Frühstückstisch.

„Was ist denn los?“ erkundigen wir uns.

„Ach, es ist fürchterlich!“ und mit einer energischen Drehung zu Kottas:

„Herr Kapitän, ich kann in meiner Kabine nur noch unter der Bedingung weiterexistieren, daß ich ein Schlauchboot zur Verfügung bekomme. Stellen Sie sich bitte vor: Ich liege oben, Gburek unten, wenn's umgekehrt wäre, hätte ich's noch schlimmer . . . also . . . ich bin doch Nichtraucher . . . Gburek raucht gelegentlich . . . ich will den Mief rauslassen . . . drehe am Bullauge . . es geht wahnsinnig schwer . . es klappt . . . Frische Luft, oh! . . . erschöpft lege ich mich hin, Gburek schnarcht schon . . . so sind die Raucher! . . . Da . . . klatsch! haut eine Welle zum Bullauge rein . . . . alles schwimmt, Gburek auch, wir stürzen aus der Koje, stemmen uns gegen das Bulley . . . noch eine Woge . . ganz schwarz wird's vor den Augen . . . Bücher liegen, nein lagen auf dem Tisch, hochwissenschaftliche Bücher . . . alles ein Matsch . . es war fürchterlich!“

„Ist das Bullauge denn jetzt zu?“

„Gott sei Dank, ja, aber wir müssen doch schließlich auch mal das Fenster aufmachen können!“

Wir bedauern Lange mit passenden Beileidsworten. Nebenbei erkundigen wir uns nach dem Sachschaden. Er ist erfreulicherweise kleiner, als die ersten Befürchtungen ahnen ließen. An „wissenschaftlicher“ Literatur ist nur ein Wallace zu beklagen, er hat aber höchstens an Schönheit, nicht an Lesbarkeit eingebüßt. Außerdem schadet's nicht viel, wenn ein paar Seiten fehlen, man findet sich doch nicht durch.

Wir haben ein Programm! Wir schwimmen nicht einfach im Freien, machen keine Fahrt ins Blaue, sondern segeln nach einem wohlausgeklügelten Plan. Kapitän Ritscher hat ihn verfertigt. Ein den besonderen Verhältnissen angepaßtes Kursbuch! Auf Tag und Stunde genau! Haargenau! So erfahren z. B. die erstaunten Expeditionsteilnehmer, daß sie am 3. März Punkt 13 Uhr GMT. die Lasterhöhle

Kapstadt betreten werden, nachdem sie am 23. Februar 16 Uhr von Süd-Georgien abgefahren sind.

Wundervoll liest sich solch ein Expeditionsprogramm. Es haben später aber leider nur zwei Daten gestimmt, das erste, der Beginn der Rückfahrt am 6. Februar, und komischerweise das letzte, die Ankunft in Hamburg am 12. April. Wie es die hohe Schiffsleitung fertig gekriegt hat, diesen Endtermin trotz der widerwärtigen Wetterlaunen und sonstiger Zwischenfälle tatsächlich bis auf die Stunde genau einzuhalten, wird mir stets ein Rätsel bleiben.

Süd-Georgien! Ja, wir wollen wirklich hin, um unsere Kenntnis der südpolaren Inseln zu erweitern. Und Kraul will dort mit alten Freunden einen steifen Wisky trinken.

Aber die „rasende Paula" hat schuld daran, daß wir diesen schönen Plan aufgeben müssen. Wichtiger sind nämlich die ozeanographischen und biologischen Stationen. Und die Wettergötter sind uns jetzt gar nicht mehr freundlich gesinnt. Es stürmt, regnet, gießt, das Schiff rollt und stampft. Wir „alten Seebären" sind natürlich an alles gewöhnt, uns erschüttert nichts mehr. Dafür erschüttert es heftig unsere „Pikkelwinchen". Ich nehme schon vorweg, daß die Buren in Kapstadt das Wort Pinguin mit diesem melodischen Ausdruck übersetzen.

Also die Pikkelwine! Sie wissen nicht, wie ihnen geschieht. Ihre Unterlage hebt sich bald vorn, dann fallen sie nach hinten, bald hebt sie sich hinten, dann neigen sie sich bedenklich nach vorn, und in schwierigen Fällen müssen sie ein paar Schritte vorwärts laufen.

Der aufmerksame Leser wird inzwischen gemerkt haben, daß „unsere" Pikkelwine seit ihrer glücklichen Ankunft wie „das Kind im Hause", wie eine Art Augapfel behandelt werden. Nichts liegt uns so sehr am Herzen wie das Gedeihen unserer Lieblinge. Ein Beispiel.

Es ist Sonntag. Erwartungsvoll sitzt alles am Frühstückstisch. Da es, wie gesagt, Feiertag ist und der Morgenkaffee eine halbe Stunde später „gereicht" wird, haben auch die Langschläfer Zeit gehabt, sozusagen pünktlich zu erscheinen. Die Corona ist also vollzählig. Da kommt Malyska mit der sonntäglichen Frage: „Wünschen Sie Rührei, Spiegelei oder gekochte Eier?" Aber in den kritischen Wochen bis Kapstadt sagt er: „Herr X., ist es Ihnen ebenfalls recht, wenn Ihre „Eier nach Wahl" diesmal für die Pinguine verwandt werden, Sie wissen ja, wie schwierig im Augenblick . . ."

Die Betonung liegt auf „ebenfalls". Malyska spricht das Wort so aus, daß Herr X. gar nicht mehr im Zweifel ist, daß er, ganz allein er, der einzige aller 82 wäre, wenn er etwa auf den absurden Gedanken käme, die Eier für seinen eigenen Magen zu beanspruchen. Malyska fühlt sich voll verantwortlich für unsere Schützlinge, die jetzt geradezu ihm gehören, die er allein aufpäppeln muß. Der Tonfall seiner Anfrage ist so bestimmt bittend, daß er seine Rede gar nicht zu Ende zu führen braucht, um selbstverständlich absolute Vollmacht zu erhalten, die Eier zum Besten der Pikkelwine in beliebiger Weise zu verwenden.

Einmal gab es einen — dessen Namen ich hier nicht nennen darf, weil er noch jetzt in Gefahr kommen würde, für seinen krassen Egoismus gelyncht zu werden —, der die Eier eines Sonntag morgens selber fraß. Man hat es ihm schwer übel genommen, man war geneigt, ihn an das Schwarze Brett zu prangern und dem Tierschutzverein Bericht zu erstatten. Zu seiner Entschuldigung sei gesagt, daß er vielleicht die ganze Nacht im Kampf mit seinem verquollenen Bullauge und hereinstürzenden Wassermassen gelegen hat. Das hat ihn vielleicht weich gemacht!

Unsere wissenschaftlichen Stationen liegen genau auf dem Nullmeridian. Im Grunde ist es natürlich ganz gleichgültig, auf welchem Längengrad solche Untersuchungen durchgeführt werden. Der Nullmeridian hat vor allen 359 anderen nur das eine voraus, daß er derjenige ist, von dem aus man nach allgemeiner Verabredung zu zählen anfängt. Wichtig ist für uns nur der Längsschnitt durch das südliche Eismeer und den Südatlantik, den wir auf diese Weise legen können. Wichtig ist ferner, daß die Stationen möglichst dicht aufeinander folgen. Dabei müssen wir einen Kompromiß schließen zwischen der Zeit, die uns für die Rückfahrt noch zur Verfügung steht, dem Wunsche, alle zwei Stunden aufs neue zu fischen und dem bösen Wetter, das uns auf jeder Station länger als nötig aufhält. Als wir z. B. gestern ganz schlau sein wollten und Paulsen und Barkley gleichzeitig „fischten", um Zeit zu sparen, da hat sich Paulsens Thermometerdraht mit Barkleys Netzen unter dem Schiff zu einem fürchterlichen Gewürge zusammengeknotet. Die „Zeitersparnis" kam uns teuer zu stehen.

Die goldene Mitte liegt bei 150 Seemeilen, das macht auf die Entfernung vom Schelfeisrand bis zur Breite von Kapstadt 13 Stationen.

Leider fällt Süd-Georgien ins Wasser. Und wir haben uns so sehr auf eine richtige antarktische Insel gefreut, auf der wir wirklich herumlaufen können. Es ist zwar das „Land ohne Frauen", aber dafür gibt es Wale und See-Elefanten. Manche von uns sind allerdings der Meinung, daß . . .

So ein ausgewachsener See-Elefant kann bis 60 Zentner wiegen. Es ist oft beschrieben worden, wie die Männer eines Fangbootes die Tiere, die schnarchend in der Sonne liegen, zu Dutzenden abschlachten und ihnen den dicken Speck vom Leibe ziehen. Die riesigen Speckseiten werden dann mit einem Drahtseil durchs Wasser zu dem Dampfer gezogen.

Auch alle antarktischen Vögel sind auf Süd-Georgien zu Hause, von Albatrossen bis zu Pinguinen. Die dunkelbraunen großen Raubmöwen greifen gelegentlich Menschen an. Es wird erzählt, daß ein Matrose, der ins Wasser gefallen war und an Land schwimmen wollte, durch die ständigen Angriffe dieser Vögel umkam.

Aber das Tier, dem Süd-Georgien seinen Ruf und seinen Geruch verdankt, ist der Wal. Zur Zeit sollen 5 Kochereien in Betrieb sein. Der Gestank der Transiedereien lagert in dicken Schwaden über dem Hafen, den kleinen Holzhäusern, dringt durch alle Türen, Fenster, Ritzen, wird mit dem Wind stundenweit jedem Schiff entgegengetragen, das sich der Hauptsiedlung Grytviken nähert. Kraul erzählt aufregende Geschichten vom Leben und Treiben der Bewohner. Er hat während des Weltkrieges hier jahrelang gelebt und seine Lehrzeit als Walfänger durchgemacht.

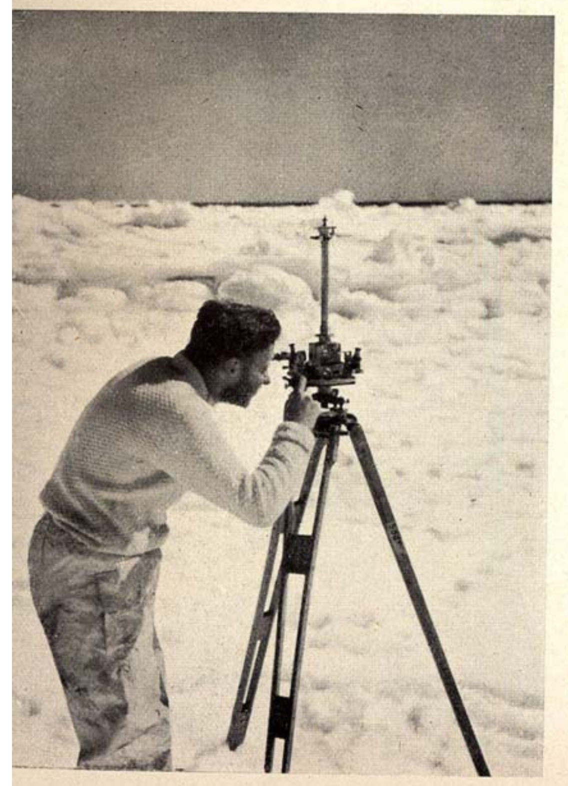
Aber, wie gesagt, wir müssen leider auf diese interessante Insel verzichten und lauschen dafür dem Gekreisch der rasenden Paula, die jetzt in den „Rauhen Vierzigern" besonders schwer zu behandeln ist. Die Zahl bezieht sich nicht auf die Lebensjahre, sondern auf die geographische Breite zwischen 40 und 50° S. Schon die alten Seefahrer sprachen mit Respekt von dieser etwas unwirtlichen Zone.

Ich fange wieder an, die Expeditionsmitglieder zu „interviewen", weil es mich interessiert, was jeder von uns 82 schon alles erlebt hat, bevor er das Fallreep der „Schwabenland" betrat. Dabei muß ich leider berichten, daß es Künstler gibt, die sich jeder Fragerei zu entziehen wissen. Vielleicht haben sie irgendwann mal silberne Löffel gestohlen und wollen es noch nicht verraten.

Am Schelfeisrand. Dichtes Treibeis und riesige Tafeleisberge, die etwa 40 m aus dem Wasser ragen

Schwierig ist die Landung im Treibeis

Schußbereit!
An der Kamera Bundermann



In wissenschaftlicher Arbeit erobern wir das Land: Gburek am magnetischen Theodoliten.

Als ich so langsam ins Café Lot schlendere, sitzt Bruns allein drin und pusselt an einem Radiogerät herum. Er kann jetzt nicht ausweichen. Also los, lieber Bruns!

„Ja, ich war in Hannover auf derselben Schule wie Käpt'n Kraul. Wir haben uns schon manchen Spaß von den Lehrern erzählt. Die haben ja noch alle die gleichen Spitznamen wie früher! — Erst wollte ich ja Tierarzt werden, aber ich bastelte so viel als Junge, nahm alle Uhren auseinander. Meinem Vater war es recht . . . zum Dank brachte ich ihm später aus Brasilien Zigarren mit, so feine „Ministros". Wenn Gäste kommen, läßt er sie dran riechen . . . Und dann fragen sie natürlich: „Woher haben Sie denn die . . ?" „Ja", sagt er dann, „die bringt immer mein Sohn mit!"

Handwerkliche Ausbildung bei der Reichsbahn, Technische Staatslehranstalt in Bremen und Hannover. Ab 1931 zur See. Und dann die Krise in der Seeschiffahrt „. . . nee, nee, niemals dem alten Herrn auf der Tasche gelegen! Später auf der „Neuenfels" nach Persien, Indien, Burma, dann auf die „Schwabenland" für die Atlantik-Versuchsflüge. Als ich in Bathurst an Bord kam, so als Passagier 1. Klasse, mit dem besten Anzug an, da ging keine Winde. Ich mußte also gleich arbeiten und die Winschen reparieren! Im Frühjahr 38 übernahmen mich die Atlas-Werke in Bremen als Montage-Ingenieur für ihre schalltechnischen Erzeugnisse usw. Und dafür bin ich ja auch hier an die „Schwabenland" verschartert."

Gerade bin ich fertig, als der 4. Offizier, Grisar, die Nase zur Tür hereinsteckt.

„Ein neues Opfer", lacht Bruns.

Und Grisar läßt sich auch nicht lange nötigen.

„Wir sind ja eine ganz anständige Familie, bloß der eine Sohn, das bin ich, der ist aus der Art geschlagen. Aber schreiben Sie das man nicht, sonst kommt unser Beruf noch mehr in Verruf, als er sowieso schon ist!"

Damit fängt Grisar seine Lebensgeschichte an. Aber so wie er es sagt, schadet es weder ihm noch dem Seemannsberuf. Er ist mit Leib und Seele dabei, und das ist die Hauptsache.

G. geht mit 17 Jahren als Schiffsjunge auf das Schulschiff „Deutschland". Da er schon damals schätzungsweise 215,79 cm groß ist, braucht er nur halb soviel Schritte wie andere Leute, um die Wanten hoch zu

klettern. Er fährt daher bald als Matrose auf der „Isar“ nach Westindien, Südamerika, Ostasien, Australien. In Sydney Haie gefangen. In Shanghai Kloppereien mitgemacht. Dann zwischendurch die nötigen Navigationsschulen und Examen. Auf der „Schwabenland“ fährt er zum erstenmal als Offizier.

Alle guten Dinge sind drei! Na, Kunze, haben Sie einen Augenblick Zeit? Schießen Sie mal los!

Kunze erzählt, ich schreibe mit.

Als Berliner Junge hat er wenig von der Seefahrt zu sehen bekommen. Er will Tischler werden, besucht auch eine kaufmännische Handelsschule. Dann kommen gute Freunde usw. Er reißt aus und geht nach Finkenwärder zur Hochseefischerei. Später auf einem Hapag-Dampfer nach Buenos Aires. Da liegt Amundsens „Fram“ und die „Deutschland“ von Wilhelm Filchner. Auf der „Deutschland“ wird ein Matrose krank, man sucht Ersatz. K. meldet sich und wird genommen. So ist er also plötzlich Mitglied der Südpolar-Expedition. Über Süd-Georgien geht es ins Weddell-Meer, das Schiff friert ein und wird von März bis November 1912 etwa 1200 Seemeilen weit über das gefährlichste Meer der Welt getrieben. Nach Hamburg zurück. K. will auf die Steuermannschule. Vorher soll er noch einen Leichter mit Kohle im Schlepp eines großen Dampfers nach Rio Grande bringen. Als die Kohle drüben ist, bricht gerade der Weltkrieg aus. Mit „versiegelter Order“ geht es weiter. Die „Karlsruhe“ nimmt einen Teil der Mannschaft auf, u. a. auch K. Er hilft mit, 17 Schiffe zu torpedieren. Das letzte Schiff ist die amerikanische „Van Dyk“.

„Da war eine Sängerin an Bord, die wollte unbedingt ihren Flügel mitnehmen. Sie hat ihn auch bekommen, der erste Offizier von der „Karlsruhe“ hat ihn extra von unten raufholen lassen.“

600 Passagiere sind inzwischen an Bord. Am 4. November 1914 Ruhetag, die Musik spielt . . . plötzlich mittschiffs riesige Stichflammen . . . eigener Torpedo explodiert! Als K. wieder aufwacht, liegt er in einem Hospital in Brasilien. Man hält ihn zunächst für einen Engländer und behandelt ihn gut. Später aber Gefängnis. Auf Umwegen kneift er nach Rio aus, schlägt sich in allen möglichen Berufen durch, verheiratet sich. Mal ist er ganz oben, mal ganz unten. Mehr als einmal geht sein mühsam aufgestellter Betrieb in die Brüche. Als die Frau stirbt und die Kinder aus dem Gröbsten heraus sind,

geht K. wieder nach Deutschland. Nun fährt er auf verschiedenen Schiffen, zuletzt geht er auf der „Schwabenland" nochmals zum Südpol.

Mit einer Pflaumerei fing es an und nimmt jetzt die Formen bester Kameradschaft und wichtiger Mitarbeit an. Es handelt sich um das Echolot. Wir müssen doch die Meerestiefe loten, tagtäglich, nachtnächtlich jede halbe Stunde, gelegentlich noch öfter. Die Wissenschaftler haben sich abgelöst. Und da es nicht reichte, hatten die beiden Flieger auf dem Hinweg bis an die Eiskante fleißig geholfen. Das war edel und freundlich.

Daß der Lästerer Schirmacher diese Arbeit so sang- und klanglos, so ohne jeden Kommentar übernehmen würde, war nicht zu erwarten, er ulkte also auch gewaltig über die spaßige Methode des „Auf-den-Knopf-Drückens". Auf der Rückreise vom Schelfeisrand nach Kapstadt, als nochmals um die Mitarbeit von ein oder zwei „Lotern" gebeten wird, vertröstet man die Wissenschaft um eine halbe Stunde, um dann das Ergebnis zu verkünden: die Lufthansa übernimmt geschlossen die Lotarbeiten bis Kapstadt!

„Liebe Lufthansa! Wir haben manchmal eine Spuckewut auf dich gehabt, und gegenseitig haben wir uns gelegentlich bis zur Weißglut erhitzt, wenn uns euer „Verein" zu sehr ein Stätchen im Staate dünkte. Aber jetzt merken wir, daß im Grunde alles gar nicht so schlimm gemeint ist, daß ihr vollzählig stets da einspringt, wo Not am Mann ist, daß ihr sehr wohl versteht, das unter euch selbstverständliche Zusammengehörigkeitsgefühl auch auf unsere ganze Kameradschaft auszudehnen."

Wir eigentlichen Lotmaschinisten sind über diese Entlastung herzlich froh, denn bis Kapstadt haben wir alle Hände voll zu tun, weil mit der ersten Post schon ein vorläufiger Bericht über die wissenschaftlichen Ergebnisse nach Berlin gesandt werden soll. Aus den Kabinen der Wissenschaft tönt also jetzt ununterbrochenes Schreibmaschinengeklapper oder das Kratzen der Reißfeder auf Papierbögen riesiger Größe. Jedem Bericht werden natürlich möglichst viele erläuternde Karten beigegeben.

Politik am Südpol

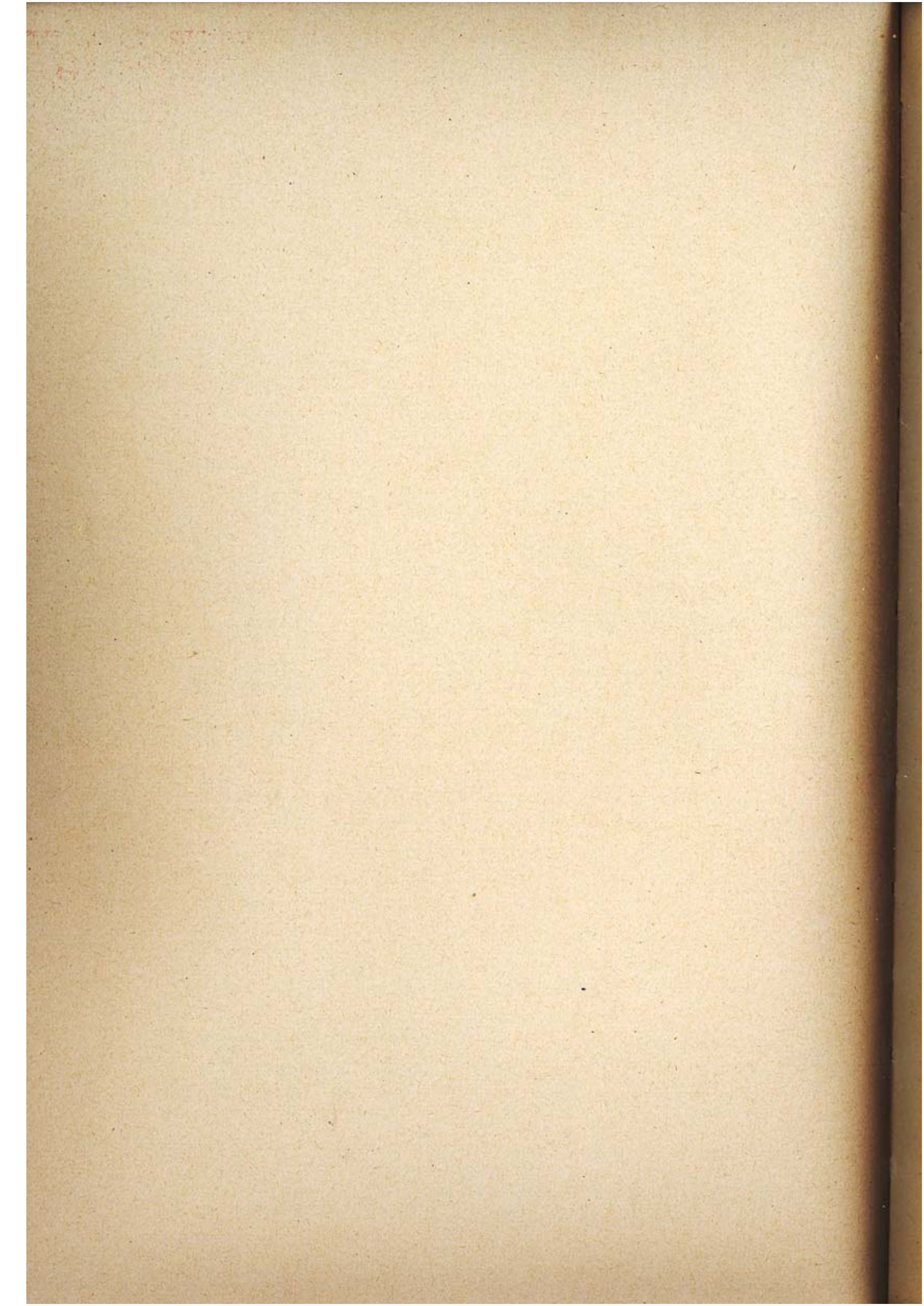
Am Horizont ein norwegischer Fangdampfer. Er guckt genau so nach uns, wir erscheinen ihm ja auch an seinem Horizont. Wir scheinen ihn sogar mächtig zu interessieren, denn er telephoniert mit seiner für uns unsichtbaren Kocherei. In nicht sehr liebenswürdiger, ja durchaus deutschfeindlicher Weise hält er sich über die „Schwabenland" auf. Unsere Expedition steht offenbar in keinem guten Geruch bei den Norwegern, die uns als Räuber und Einbrecher in das ihnen nach ihrer Meinung vom lieben Gott persönlich verliehene Südpolargebiet ansehen.

Wie sich die Besitzverhältnisse z. B. der Insel Bouvet abgespielt haben, wurde schon früher erwähnt. Es wird den Leser interessieren, wie überhaupt die Verteilung des antarktischen Kontinents vor sich gegangen ist. Dazu sehe man sich am besten die Karte am Schluß des Buches an, die sämtliche bisher bekannten Gebiete der Antarktis anzeigt. Selbst bei liebenswürdigster Schätzung bekommt man nicht mehr als 2,3 Millionen qkm als bekannt heraus, während 11,7 Millionen qkm noch immer als völlig unbekannt gelten müssen. Für den ganzen antarktischen Kontinent nimmt man für gewöhnlich 14 Millionen qkm an, d. h. er ist fast anderthalbmal so groß wie Europa. Das erforschte Gebiet beträgt also nicht mehr als etwa 15 %. Eine international anerkannte Besitzergreifung von Teilen des Südpolkontinentes ist bisher überhaupt noch nicht erfolgt. Es haben höchstens eine Reihe von Staaten durch sogenannte innerstaatliche Beschlüsse ihre Ansprüche geltend gemacht, während andere Staaten, z. B. das Deutsche Reich, solche Ansprüche noch in keinem Falle bestätigt haben. Zum ersten Male taucht ein derartiger Beschluß 1908 auf.

In diesem Jahr erklärt England durch einen sogenannten Order in council alle Gebiete südlich von 50° S zwischen 20° und 50° W und südlich 58° zwischen 50° und 80° W als Falkland-Island-Dependency



Der Schelfeisrand steigt langsam zur Südpol-Hochfläche an, die als eine geschlossene riesige Kuppe über dem Pol liegt und sich nach allen Seiten hin zum Meere senkt



für englischen Besitz. Diese Ansprüche gehen auf folgende Entdeckungsreisen zurück:

1773—75 James Cook besucht das schon 1756 durch den Spanier Leon entdeckte Süd-Georgien. Nachdem wurde diese Insel häufig durch britische Segler angelaufen.

1819 William Smith (Walfänger) entdeckt die Südl. Shetland- und Sandwich-Inseln.

1823 James Weddell (Walfänger) stößt in dem später nach ihm benannten Weddell-Meer bis 74° 15′ S vor, sieht aber kein Land. Spätere Versuche, in dieser riesigen Meeresbucht ebenso weit vorzudringen, scheitern sämtlich.

1831 John Biscoe (Walfänger) entdeckt das Graham-Land.

Das ist alles! Die nächste englische Expedition in die Falkland-Island-Dependency erfolgt erst nach 1908.

1914—16 Ernst Shackleton (Polarforscher) dringt in das Weddell-Meer ein, das Expeditionsschiff „Endurance“ wird vom Packeis zerdrückt, die Mannschaft treibt auf Eisschollen, bis sie ein vorüberfahrendes Schiff rettet.

In der Order in council vom 28. März 1917 wird der Anspruch vom 21. Juli 1908 nochmals erhoben.

Ferner hat England 1923 als Roß-Dependency alle Gebiete beansprucht, die südlich 60° zwischen 150° W und 160° Ost liegen. Die Verwaltung ist Neu-Seeland übertragen. In diesem Abschnitt haben von 1839 an (Balleny) bis 1913 zahlreiche Expeditionen gearbeitet. Am bekanntesten sind die des James Roß (1839 bis 1843), der als Erster die 700 km lange Eisbarriere (Roßbarriere) erreicht, Ernst Shackleton, der 1907 bis 1909 erstmalig die 3000 m hoch gelegene Eiskappe besteigt und bis auf 180 km dem Südpol nahekommt, und Robert Scott, der im Januar 1913 den Südpol — 3 Wochen nach dem Norweger Roald Amundsen — erreicht und auf dem Rückmarsch wenige Kilometer vor einem Lebensmitteldepot verhungert.

Interessant ist, daß sämtliche annektierten Gebiete stets bis zum Südpol hin ausgedehnt werden, wenn auch die betretenen oder nur gesehenen Küstenstriche äußerst schmal sein mögen. Es wird also jedesmal ein richtiges Tortenstück aus dem Südpolarkuchen herausgeschnitten. Und als der Norweger Amundsen am 15. Dezember 1911 als

erster Mensch den Mittelpunkt dieser Torte, den Südpol, betritt und natürlich das Gebiet um den Pol herum nach seinem König Haakon benennt, kümmert sich niemand darum, denn die liebe Gewohnheit des Ausschneidens von „Tortenstücken" bleibt noch immer bestehen. Die Roß-Dependency von 1923 haben wir schon erwähnt, und 1933 kommt noch der „Australische Sektor" hinzu, der die Gebiete südlich 60° S zwischen 160° O und 45° O mit Ausnahme des französischen Adélie-Landes umfaßt. „Gebiete südlich 60° S" heißt auch hier natürlich wieder, daß sie bis zum Pol verlängert sind.

Frankreich beansprucht in einem Dekret vom 1. April 1938 das sogenannte Adélie-Land, d. h. ein Gebiet südlich 60° S zwischen 136° und 142° Ost, das nur einmal von Franzosen gesehen worden ist, von Dumont d'Urville auf seiner Reise 1837 bis 1839. Es ist übrigens nicht offen ausgesprochen, wieweit sich das „Gebiet südlich 60° S" zum Südpol hin erstreckt. Auf den neueren Karten gilt meist der 70. Breitengrad als Südgrenze.

Außerdem beansprucht Frankreich seit langem die Inseln St. Paul, Neu-Amsterdam, Kerguelen und Crozet, die 1771 von Joseph von Kerguelen-Tremarec entdeckt wurden. Die wissenschaftliche Untersuchung erfolgte erst 1901 bis 1903 durch die deutsche „Gauß"-Expedition.

Norwegen beansprucht außer der schon erwähnten Bouvet-Insel noch die Peter I-Insel auf 68° 50′ S und 90° 35′ W durch einen Beschluß vom 1. Mai 1931. Diese Insel ist meines Wissens nur zweimal aufgesucht worden: 1819 durch ihren Entdecker, dem Deutsch-Russen v. Bellinghausen, und 1929 durch die Norweger Nils Larsen und Olstadt.

Am 14. Januar 1939 erklärte Norwegen durch eine „Königl. Resolution" den Sektor zwischen 45° Ost und 20° West für norwegisch. Dieser Anspruch gründet sich auf eine Reihe von Reisen, die fast jährlich von 1930 bis 1937 durchgeführt wurden. Aber nur an wenigen Stellen konnte die Küste betreten oder überflogen werden. Die Flüge erfolgten stets nur in Küstennähe. Die Expeditionen wurden übrigens sämtlich vom Konsul Lars Christensen ausgerüstet, dem der norwegische Walfang seine bisherige Welt-Vormachtstellung verdankt.

Von dem gesamten Südpolkuchen bleibt jetzt nur noch ein größeres Tortenstück übrig, der Sektor zwischen 80° und 160° W. In diesem Gebiet haben größtenteils amerikanische Expeditionen gearbeitet, vor

allem Byrd mit zahlreichen Flügen (erstmalig auch bis zum Pol) und großangelegten Schlittenreisen, ferner Lincoln Ellsworth mit einem großartigen Flug von Graham-Land bis zur Walfischbucht. Trotz umfangreicher Entdeckungen ist aber von den Vereinigten Staaten von Amerika bisher noch kein Anspruch angemeldet worden.

Interessant sind die Besitzansprüche Argentiniens. Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieses Land mit seinem Südzipfel von allen Nationen am weitesten in die Antarktis hinabreicht. Auch die benachbarten Inselgruppen Falkland, Süd-Georgien, Südl. Orkneys usw. gehören geographisch selbstverständlich zu Argentinien. Auf den Südl. Orkneys unterhält Argentinien außerdem seit 37 Jahren eine wichtige meteorologische Station, ferner betreibt es ebenfalls seit langem in diesen Gewässern ausgedehnten Walfang. Aber sowohl die Falklands-Inseln als auch Süd-Georgien, Südl. Shetland, Südl. Orkneys gehören tatsächlich England. Bisher hat Argentinien jährlich immer wieder von neuem seinen Anspruch, besonders auf die Falklands-Inseln, geltend gemacht, aber genau so oft hat England die argentinische Beschwerde einfach zu den Akten gelegt. Der Anspruch Argentiniens bezieht sich übrigens auf den ganzen Sektor der jetzt britischen Falklands-Dependency.

Neuerdings treten auch Chile und Japan als Konkurrenten in der Antarktis auf. So beansprucht z. B. Chile nach einem Dekret vom 7. November 1940 den Sektor zwischen 53° und 90° W, und in Japan melden sich nach der Expedition des Leutnant Nobe Shirase auf der „Kainan Maru" ebenfalls Stimmen, die einen Anteil an der Antarktis beanspruchen möchten.

Und wir Deutschen! Wir haben noch keine Ansprüche angemeldet, obwohl wir durchaus unseren Beitrag zur wissenschaftlichen Erschließung des sagenhaften 6. Erdteils geliefert haben.

1873 fuhr Kapitän Dallmann auf der „Grönland" zum Palmer-Land, stellte fest, daß es sich um eine Insel handelt, entdeckte die Bismarck-Straße und die Kaiser-Wilhelm-Insel-Gruppe. Die größten Inseln dieser Gruppe nannte er Booth-, Krogmann-, Petermann-Inseln.

1898 entdeckte die „Valdivia"-Expedition unter der Leitung von Chun aufs neue die Insel Bouvet. Wir haben schon weiter oben ausführlich von der Arbeit des Kapitän Sachse gesprochen. Ferner gelangte die Expedition in die Nähe des Enderby-Landes.

1901 bis 1903 erreichte die „Deutsche Südpolarexpedition“ unter E. von Drygalski mit der „Gauß“ auf etwa 90° östl. Länge das antarktische Festland, entdeckte Kaiser-Wilhelm II.-Land mit dem „Gauß“-Berg, untersuchte eingehend die Inseln Kerguelen, St. Paul, Neu-Amsterdam, Heard und Crozet. Die sehr reichen wissenschaftlichen Ergebnisse sind in umfangreichen Bänden niedergelegt.

Als man das Expeditionsschiff auf den Namen „Gauß“ taufte, setzte man damit dem großen Göttinger Mathematiker und Physiker Friedrich Gauß ein Denkmal. Gauß hat sich um die Südpolarforschung außerordentlich verdient gemacht. Seine Arbeit über den Erdmagnetismus war der Anstoß für mehrere große Expeditionen zum magnetischen Pol in der Antarktis. So zog u. a. 1839 James Roß aus. Er hatte schon 1831 den magnetischen Pol in der Arktis, auf der Halbinsel Boothia Felix, entdeckt, und so wollte er jetzt auch seinen Gegenpol auf der anderen Seite der Erde finden. Er erreichte ihn nicht, dafür aber durchstieß er als Erster den Packeisgürtel der Antarktis, drang tief in die nach ihm benannte Roß-Bucht ein und entdeckte die 700 km lange Roß-Barriere.

Auch zweier anderer großer Theoretiker sei an dieser Stelle gedacht, des Begründers und ersten Direktors der Deutschen Seewarte, Georg von Neumayer, und des überragenden Berliner Geographen Ferdinand von Richthofen. Beide haben in Wort und Schrift unermüdlich für die Südpolarforschung geworben. Richthofens letzte Arbeit ist ein Aufsatz über die geographischen Verhältnisse am Südpol, auf Neumayers Anregung untersucht sein Schüler Amundsen zwei Jahre hindurch täglich die magnetischen Änderungen am arktischen Magnetpol. Beide Männer sind die geistigen Väter und Betreuer der großen „Gauß“-Expedition von 1901 bis 1903. Ihr Leiter, v. Drygalski, war der Schüler Richthofens.

Die Arbeit der „Gauß“-Expedition war nur ein Teil einer großangelegten internationalen Südpoluntersuchung. Gleichzeitig mit Drygalski ging eine schwedische Expedition unter Otto Nordenskjöld auf der „Antarktis“ in die Gegend des Weddellmeeres, und der Engländer Robert Scott untersuchte den Abschnitt seines Landsmannes James Roß an der großen Eisbarriere. Die „Antarktis“ wurde im Weddellmeer zerquetscht, aber trotzdem brachte die Expedition reiches wissenschaftliches Material nach Hause. Scott drang auf Schlittenreisen bis 82° 16′ S vor und stellte damit einen Rekord auf. 10 Jahre später

trat er auf demselben Weg seinen Wettlauf mit Amundsen, seinen Todesmarsch an.

Aber wir können uns nicht in eine Geschichte der Südpolarforschung verlieren, wir wollen im Augenblick nur den deutschen Anteil an der Arbeit in der Antarktis herausstellen. Die Reihe geht also weiter.

1911 zieht Wilhelm Filchner auf der „Deutschland" zum 6. Erdteil. Ihn reizt das Problem des Weddellmeeres. Handelt es sich um eine Bucht ähnlich der Roßbucht, oder sind beide Buchten nichts weiter als die Enden eines riesigen Kanals, eines Meeresarmes, der die Antarktis in zwei Hälften teilt? Kann man vom Weddellmeer aus in günstigen Monaten vielleicht auf diesem „Kanal" bis zur Roßbucht fahren?

Filchner hat offenbar recht ungünstige Monate erwischt. Die „Deutschland" wird vom Eis erfaßt und, wie wir schon vorhin bei der Lebensbeschreibung unseres Kunze erfahren haben, steuer- und willenlos monatelang etwa 1200 Seemeilen weit getrieben. Trotz vieler Mißgeschicke und Unglücksfälle — so stirbt Kapitän Vahsel unterwegs — wird noch wertvolle geographische Arbeit geleistet, der östliche Rand der Weddell-Bucht kann bis 77° 45′ S untersucht werden. Prinzregent-Luitpold-Land nennt es Filchner.

Dann macht der Weltkrieg auf zehn Jahre aller Expeditionstätigkeit ein Ende. Aber unmittelbar nach der Inflationszeit rüstet Deutschland die „Meteor"-Expedition unter Leitung von Alfred Merz aus, eine 2½jährige ozeanographische Arbeit im Südatlantik. Nach dem Tode von Merz übernimmt F. Spieß, der jetzige Präsident der Deutschen Seewarte, das Kommando. Vierzehnmal wird der Ozean zwischen Afrika und Südamerika gekreuzt und die Insel Bouvet von neuem aufgesucht, ferner stößt der „Meteor" bis 63° 51′ S vor.

Seitdem hat keine deutsche Expedition mehr das Südpolarmeer aufgesucht, aber auch die bisher vorhandenen Ergebnisse dürften uns einen Anspruch an der wirtschaftlichen Nutzung der Antarktis sichern. Offizielle Besitzansprüche sind bisher von uns nicht gestellt worden.

Zirkus und Zahnziehen

Übrigens ist unseren Pinguinen der gesamte Fragenkomplex über südpolare Besitzansprüche völlig gleichgültig. Sie legen ihre Ostereier mit derselben Wonne auf ein norwegisches wie auf ein englisches oder deutsches Tortenstück. Durch Abstimmung wäre also hier nicht viel zu machen. Ihnen ist nur eins wichtig, daß nämlich Barkley pünktlich mit dem Freßeimer kommt. Gott sei Dank, ist ihnen das wichtig geworden. Zuerst waren sie ja nur mit äußerster Mühe zum Fressen zu bewegen. Barkley mußte dem Tier, das Mayr mit ganzer Kraft festhielt, mit beiden behandschuhten Händen den Schnabel aufsperren, mit der einen Hand offenhalten und schnell mit der anderen einen Fisch oder was es sonst gerade war, tief hineinstopfen. Schlucken tat dann das Vieh erfreulicherweise. Der Angstschweiß brach allen aus, Barkley, Mayr, dem Pinguin und den Zuschauern.

Heute abend dürfen wir wieder alle Zuschauer sein! Gburek ladet ein zum großen Volksfest, einem Zirkus mit nie gesehenen Darbietungen.

Die Singeabende haben so viel Beifall gefunden, daß sich beide Zimmerleute aufgeschwungen haben, eine Reihe bequemer und stabiler Bänke zu konstruieren. Bisher haben wir immer nur auf Brettern gesessen, die man auf Kisten stellte.

Der Ping-Pong-Tisch wird weggeräumt, die Zuschauer nehmen erwartungsvoll Platz. Ein paar Lieder werden gesungen, dann geht der Zirkus los. Hartmann kommt als Musikclown auf die „Bühne".

Hartmann ist ja wirklich ein Phänomen. Er spielt ein halbes Dutzend Instrumente, ein anderes Dutzend kann er mit dem Munde nachmachen. Und dann muß man ihn dabei sehen. Mittelgroß, kräftig bis vollschlank, dicke, vor Gesundheit strotzende Backen, kleine, pfiffige Äuglein.

Arme Guitarre! Hartmann benutzt sie heute nur als Trommel. Er schlägt ihr auf den Rücken, nicht auf den Bauch. Nachher schlägt er

mit der Guitarre einen kleinen Hund tot, den er an einer Strippe hinter sich herzieht. Einen Hund aus Holz, mit Plüsch überzogen.

Wo mag der Hund her sein? Wer von uns 82 ernsten Männern hat sich einen Hund aus Holz mit Plüsch überzogen mitgebracht?

Genug, er ist da, und jetzt wird er gemordet. Mit einer Guitarre. Knacks! sagen die Beine, als sie so plötzlich wegbrechen. Und die Guitarre hat ein Loch im sowieso schon verschrammten Rücken.

Der Clown sieht übrigens prächtig aus. Aus einem von Lange entliehenen kaputten Radiosondenballon hat er sich ein entzückendes Stilkostüm auf den Leib geschneidert, mit Gummilösung festgeklebt und dann bemalt.

Eine Hauptattraktion ist das Balancieren eines Handfegers auf einem Besenstiel. Ganz große Klasse!

Eine zweite Hauptattraktion bietet der „Fakir" Gburek. Er zieht sich ein Haar durch den Kopf von einem Ohr zum andern, zieht es hin und her, von einem Ohr zum andern, von einem Ohr zum andern ... genußsüchtig — bis den Zuschauern schlecht wird.

Nach dem Zirkus gehen wir noch ein bißchen an Deck, den Zigarrenqualm auszulüften. Der Mond steht am Himmel. Halbmond. Es ist abnehmender Mond, aber die Sichel steht verkehrt rum. Wir sind ja immer noch auf der südlichen Erdhälfte.

Der nächste Tag bietet wieder eine Attraktion. Bruns hat Zahnschmerzen, seine Backe wird von Stunde zu Stunde dicker, sein Gemüt in demselben Maße grantiger. Kein Wunder. Schließlich geht es nicht mehr so weiter, er hält es nicht aus vor Schmerzen, der Arzt muß heran. Zwar will er nicht recht, denn von Hause aus ist er Lungenspezialist, aber selbst Bruns redet ihm gut zu.

Ort der Handlung: Ingenieurmesse. Warum? Dort steht ein schöner langer „Operationstisch". Bruns legt sich drauf, Barkley soll assistieren, weil er Biologe ist und schon manchem Walfisch den Bauch aufgeschnitten hat. Ich soll auch helfen, weil mein Vater vom Fach war und die Hoffnung besteht, daß ich vielleicht ab und zu mal beim Zahnziehen zugesehen habe. Meine Assistenz als Schuljunge beschränkte sich allerdings nur darauf, den jammernden Patienten die Tür aufzumachen und hämisch zu sagen: „Bitte, der nächste Herr!" Das sei ausreichend, erklärt Bludau. Na schön! So tröpfele ich also als perfekte Narkoseschwester dem armen Bruns Äther auf die aufgesperrten

Nasenlöcher, soweit ich sie wenigstens durch das daraufliegende Taschentuch als solche identifizieren kann. Der Patient schläft auch anscheinend ein, soweit es am ruhigen Atmen zu merken ist. Räkelt er sich, bums, kriegt er noch ein paar Tropfen auf die Nase. Dritter Assistent ist Maas, einer unserer Ingenieure. Sein Vorleben ist nicht wichtig, er muß nur kräftige Arme haben, um dem Opfer, das manchmal wilde Reflexbewegungen macht, die Beine festzuhalten.

Bludau rückt seine Zangen zurecht, und Barkley setzt jetzt auftragsgemäß die vernickelte Maulsperre in das Brunsche Gebiß. Das ist gar nicht einfach, Bruns sträubt sich, Barkley muß mit allen Vieren nachhelfen. Bruns ist schon willenlos, aber sein Gebiß will noch nicht . . . es muß . . . Donnerwetter . . . es muß doch . . . sonst kann Bludau nicht ruhig arbeiten . . . Da redet sogar noch der ganze Mund . . . „ähhh, äh . . . muß ich denn nun schlucken?“

Wir gucken uns ganz verständnislos an.

Was ist los? Na warte! Rasch noch einen Schluck Äther auf die Nase!

Mucksmäuschenstill sind wir . . . jetzt scheint er aber wirklich zu schlafen . . . Barkley rückt die Maulsperre gerade . . . Bludau setzt die Zange an . . . Maas hält die Beine fest . . . ich zücke die Ätherflasche . . .

So, ein Ruck! Und Bludau hat den Zahn in der Zange.

Hurra! Operation glänzend gelungen!

Taschentuch weg! Frische Luft! Maulsperre raus! Bruns kommt zu sich. Er lacht!

„Gott sei Dank, der Zahn ist raus!“

„Gott sei Dank“, denkt Bludau, „es war doch der Richtige!“

Bruns ist jetzt wieder ganz bei sich.

„Kinder, wißt ihr, was ich geträumt habe? Stellt euch vor, ich hab geträumt, ich wäre ein Pinguin, ein richtiger Pinguin, und würde von Barkley gefüttert!“

Der Leser wird begreifen, daß wir drei jetzt fürchterlich zu lachen anfingen, denn mit einmal war uns sonnenklar, warum sich Bruns zwischendurch erkundigte, ob er nun schlucken müsse. Die Barkleysche Maulsperre ist ihm in seinem Pinguin-Dasein wie ein Dreipfund-Fetthering vorgekommen.

So versüßt der Traum die Wirklichkeit!

Untersuchungen im dichten Packeis. Im Hintergrund die „Schwabenland"

Das Boot mit unseren technischen Instrumenten und Apparaten wird so nahe wie möglich herangelotst

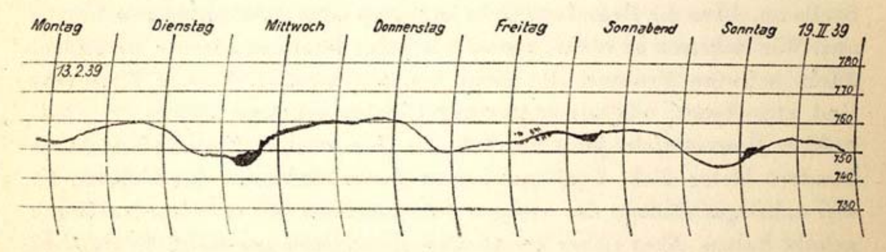
Tiefe Gletscherspalten in der Penck-Mulde zeugen von einer gewaltigen Eismasse

Die hochalpine Bergwelt des Inlandes: Nordostende des Wohlthat-Massivs im östlichen Teil von Neu-Schwabenland. Der spitze weiße Berg ist der Zuckerhut, rechts von ihm der nach dem Leiter unserer Expedition benannte Ritscher-Gipfel und links von ihm der nach dem Vizepräsidenten der Deutschen Forschungsgemeinschaft ...

Noch eine Operation. Gburek hat sich seinen Polarbart abgenommen. Jetzt sieht er wie ein Konfirmand aus.

14. Februar. Wir schaukeln auf der Stelle, weil eigentlich eine Station fällig ist, aber unser 15-msec-Wind würde Lotdraht, Netze und vielleicht noch Schiffsschraube in ein heilloses Durcheinander bringen. Das Barometer fällt noch weiter, die Registrierstreifen reichen nach unten fast nicht mehr aus. Die Tage sind länger als andere Tage, das macht das Warten.

Am nächsten Tag ein toller Sturm. Alles fliegt durcheinander, Malyska, unser „Frühstücks-Steward", will in meine Kabine. Aber die Gewehre, die in einer Ecke an der Tür stehen, sind umgefallen und haben sich in der Türklinke verhakt. Eine Zigarrenkiste mit Kitt saust



von oben herunter auf den Teppich. Der Barograph macht vor lauter Schaukeln und Zittern 2 mm dicke Striche. Freihändig gehen ist ausgeschlossen, man kann sich nur mühsam an Wänden und Geländern entlangtasten. Ich besuche Käpt'n Ritscher, der im Sessel vor seinem Schreibtisch sitzt und schrecklich lacht.

„Sehen Sie doch mal, sehen Sie doch mal!"

Bei jedem Rollen des Schiffes nach rechts rutschen wie auf Kommando sämtliche Schubladen seines Schreibtisches nach außen, beim Überholen nach links rutschen alle wieder rein. Raus! — Rein! — Raus! — Rein! Ein hübsches Spiel! Ich gucke interessiert zu.

Rrrraus! — Bums! Krach! Alle Schubladen liegen am Boden, sausen bis gegen die Wand!

Rrrrein! Jetzt schliddern sie durch die ganze Kabine und krachen gegen die linke Wand!

Da haben wir beide noch mehr gelacht.

Am 16. können wir endlich die Station auf 54° S vornehmen. Gott sei Dank. Paulsen wütet trotzdem. Der Lotdraht steht mit einem

fürchterlichen Winkel vom Schiff ab. Wie mag das erst unter Wasser aussehen? Paulsen ruft zur Brücke rauf und bittet, das Schiff mehr nach backbord „rüber zu trimmen“. Viereck, der gerade Wache hat, versucht sein möglichstes, aber schließlich läßt sich ein 8000-Tonnenkahn nicht so ohne weiteres genau senkrecht über ein herunterhängendes Stück Draht legen.

Der 54. Breitengrad! Am Tage drauf machen wir noch einen Abstecher nach Bouvet. Die geographische Breite entspricht auf der Nordhalbkugel der Insel Helgoland.

Der anfängliche Nebel reißt bald auf, und die sehr schönen Eisbrüche treten klar heraus. Wir würden schrecklich gern landen, mit allen Ferngläsern stehen wir auf der Brücke und gucken uns jede einzelne Stelle an. Aber die Brandung sieht in jedem Glas ganz genau so schlimm aus. Wir riskieren es nicht, zumal wir keine Brandungsboote mithaben, flache schwere Prahme, die nicht kentern können. Unsere Kielboote sind ungeeignet, wie wir später zur Genüge erfahren sollten.

Aber Bouvet sieht jetzt herrlich aus. Ein riesiger Eisschild, mehrere hundert Meter dick. Und unter dem Eis schläft nun der Vulkan. In den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts soll er einen Ausbruch gehabt haben. Aber sicher kennt man die meisten gar nicht. Es passiert ja nichts, wenn hier unten die Erde bebt. Die Pinguine werden erstaunte Gesichter machen, das ist alles.

Es gibt nicht viele Stellen auf der Erde, wo „Vulkane unter Eis“ tätig sind. Bouvet, der Erebus an der Roßbarriere, und dann ein paar Vulkane auf Island. Die isländischen kenne ich aus eigener Anschauung. Beim Ausbruch der Katla 1918 unter dem Eis des Myrdalsjökull (Jökull = Gletscher) schossen die kochend heißen Schmelzwasserströme in Kilometerbreite den Berg hinab, und Eisstücke so groß wie vierstöckige Häuser kullerten und wälzten sich bis ins Meer.

Die größte Vulkanstelle Grimsvötn unter dem Eis des gewaltigen Vatnajökull hatte im April 1934 einen so starken Ausbruch, daß man die aufsteigenden Rauchsäulen und den Feuerschein noch von der 300 km weit entfernten Hauptstadt Reykjavik aus sehen konnte. Vier Monate später stand ich an den Kraterlöchern, nachdem ich mit zwei Begleitern 70 km über das Eis gelaufen war. 20 km vor dem Ziel mußten wir die Schlitten stehen lassen, weil Vulkanasche bis zu 2 m Dicke jedes Schlittenziehen unmöglich machte. Grimsvötn selbst war ein

Loch im Eis von 7 : 5 km Größe. Wir konnten von oben hineinsehen, die Eisränder waren steil und etwa 200 m hoch. Der blauschwarze Boden zeigte die eigentlichen Krater, kreisrunde Löcher mit kochendem, dampfendem Schmelzwasser gefüllt. Die vulkanischen Großausbrüche hatten sich längst beruhigt, es stiegen nur noch heiße Dämpfe aus dem erschütterten Boden auf, schmolzen das Eis und brachten das Schmelzwasser zum Sieden. Die Heißwasserströme sammelten sich in einem Tal und flossen 30 km unter der Eisdecke des Vatnajökulls entlang, um schließlich in einem gewaltigen Delta ins Meer zu strömen.

„Vulkane unter Eis“ sind Naturschauspiele, die sich nicht so leicht überbieten lassen.

Und Bouvet? Bei der Größe des Kraters und bei den Eismassen, die mit jedem atmosphärischen Niederschlag wachsen, werden sich von Zeit zu Zeit Vorgänge abspielen, die denen auf Island sehr ähnlich sind. Ein längerer Aufenthalt auf dieser tollen Eisinsel könnte wohl die Kenntnis dieser eigenartigen Phänomene wesentlich bereichern.

Auf $53\frac{1}{2}°$ S und etwa $3\frac{1}{2}°$ W soll eine Bank liegen. Es wäre wünschenswert, sie genau auszuloten.

Bitte sehr! Die Hauptarbeit hat dabei der Schiffskapitän. Wir „Loter“ drücken ja „bloß“ auf den Knopf.

Da die Bank mich selbst sehr interessiert, bleibe ich am Echolot. Eine solche Arbeit spielt sich folgendermaßen ab:

19. 2. 40. 12^{00} Uhr 2080 m tief. Kurs rechtweisend N 270°. — Dabei will ich kurz bemerken, daß die Zahl 2080 m das Mittel aus mindestens 5 unmittelbar aufeinanderfolgenden Lotungen ist.

12^{30}	2100 m Kurs N 270°	14^{45}	2330
^{47}	2430	15^{00}	2560
13^{00}	2250	usw.	
^{15}	2170	16^{00}	2530 Kurs auf N 360°
^{30}	2090	usw.	
^{45}	1940	17^{00}	2390
14^{00}	2020	usw.	
^{15}	1630	18^{00}	2470 Kurs auf N 90°
^{30}	1300	^{38}	2800

Maschine stoppt. Aus den astronomischen Beobachtungen des nächsten Tages kann errechnet werden, daß wir bis 5^{20} des anderen Morgens mit einem Kurs von etwa N 105° getrieben sind.

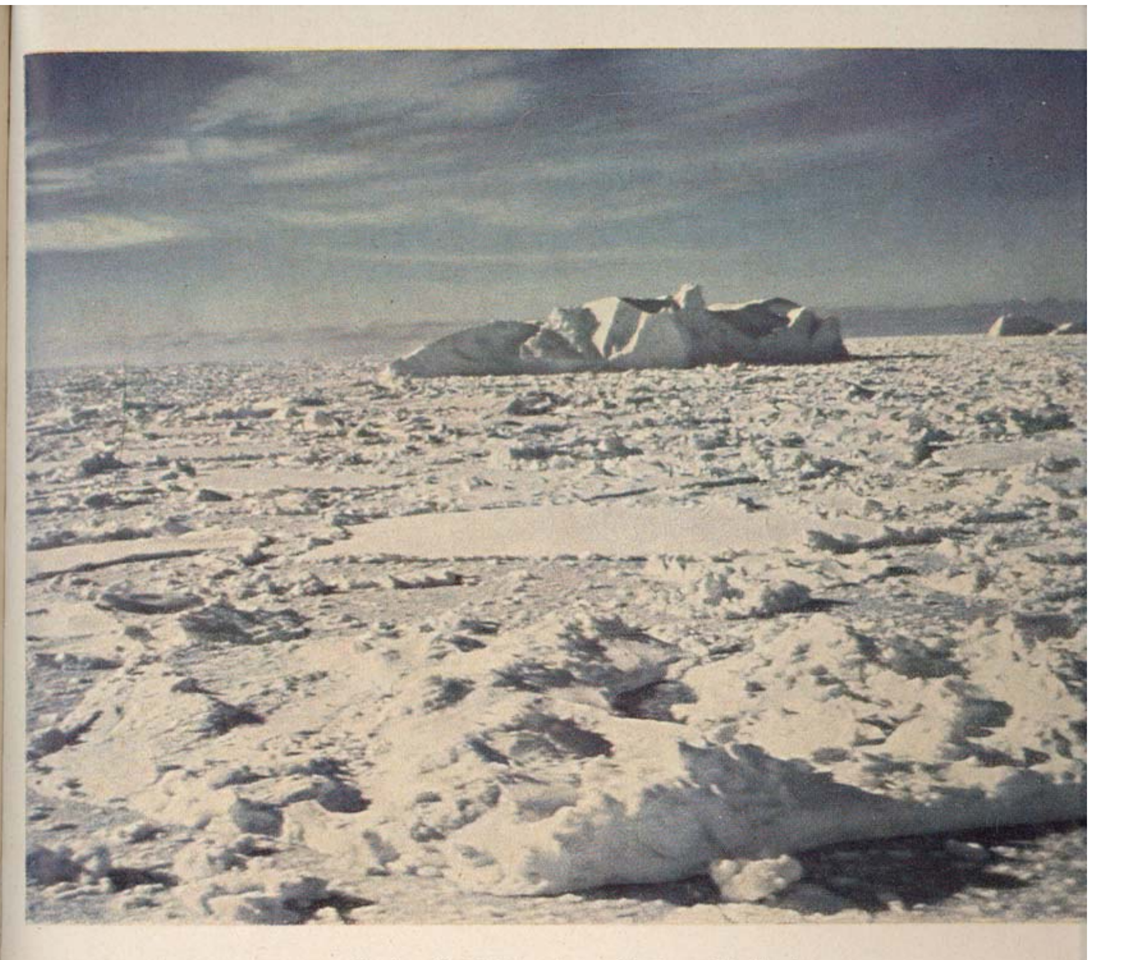
Gegen 4 Uhr morgens wird von neuem eine flache Stelle gekreuzt, 1800, 1640, 1520, 1540, 1650 m meldet das Echolot.

20. 2. 5^{20}	Kurs auf N 180°	9^{25}	2290 Kurs auf N 40°
^{30}	2390 m	^{30}	2305
^{45}	3245	usw.	
6^{00}	3240	10^{00}	2130
^{15}	2750	usw.	
^{30}	1920	11^{00}	2140
^{45}	1510	usw.	
7^{00}	1700	12^{00}	2280
^{15}	2050	usw.	
^{30}	1500	13^{30}	2330
8^{00}	1750	^{45}	1940
^{30}	1470	14^{00}	1720
usw.		^{15}	2130
		^{30}	2120
		15^{00}	2380
		usw.	

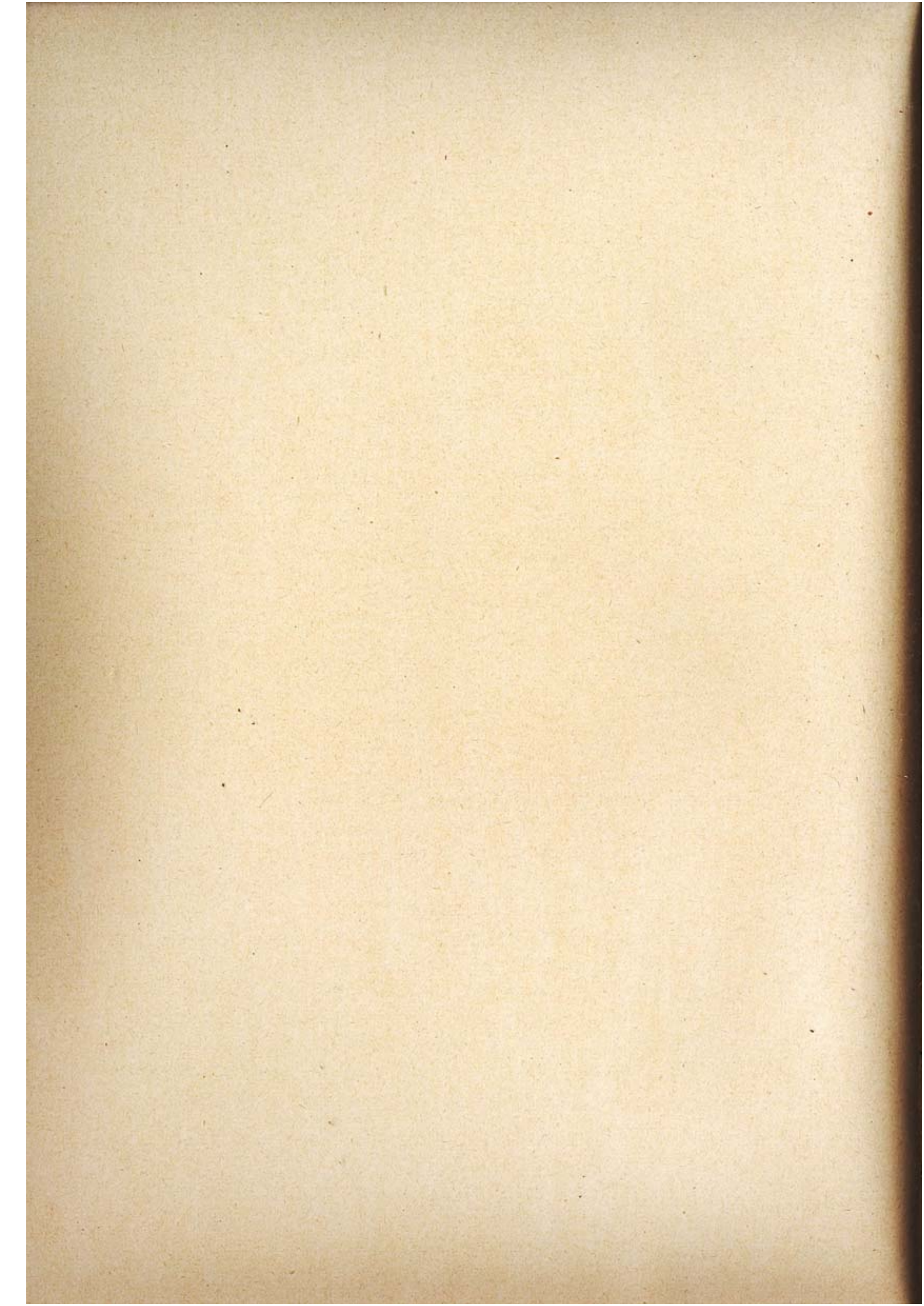
Der 1. Offizier Amelang ist so freundlich, mir den wahrscheinlichsten Kurs unserer nächtlichen Treibfahrt auszurechnen, mir ferner die jeweiligen Schiffsgeschwindigkeiten anzugeben, so daß jetzt meine Hauptarbeit beginnen kann, das Zeichnen der Karte. Und so sieht sie aus (nebenstehend):

Wir hatten also gestern 18^{38} die Maschine gestoppt. Wegen dichten Nebels und völliger Dunkelheit. Die Maschine ist zwar still, deswegen bleiben wir aber natürlich nicht selber auf der Stelle liegen. Die Strömung treibt uns irgendwohin, wie wir jetzt wissen in Richtung OSO, und die hohe Schiffsleitung hofft, daß auch die Eisberge, gegen die wir immer noch anrennen können, in der gleichen Richtung treiben, so daß, wenn schon . . ., der Bums nicht zu stark wird. Vorne am Bug und oben auf der Brücke ist außerdem die Wache verstärkt und verdient sich manchen Taler. Es sind nämlich Preise ausgesetzt für den, der zuerst einen gefährlichen Eisberg erkennt. Und ein Taler ist schließlich weniger wichtig als ein zerbeultes Schiff.

Zu den Meerestiefen übrigens noch ein Wort! Sie sind nicht genau. Sie sind nur die Ziffer, die das Echolot im Augenblick angibt. Um die wahre Meerestiefe zu bestimmen, muß man wieder rechnen. Man muß

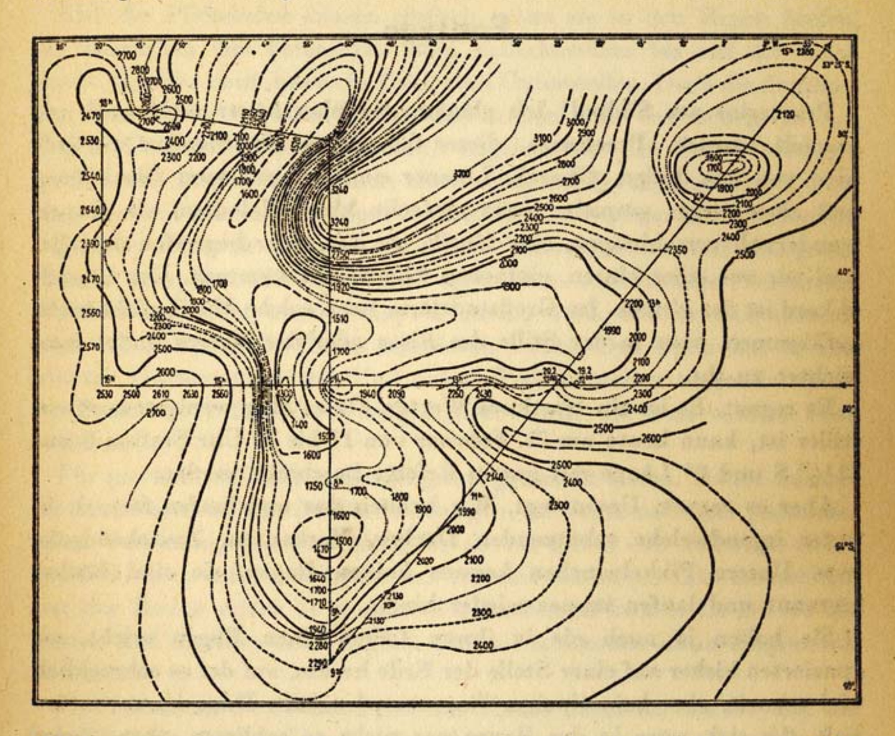


Riesiger Tafeleisberg im zerklüfteten Scholleneis



dazu den Fehler des Instrumentes, Temperatur und Salzgehalt des Meerwassers kennen. Jede unserer 5000 Lotungen muß später auf diese Weise korrigiert werden. Eine entzückende Arbeit für den Ozeanographen! 5000 Zahlen! Eine ausgesprochene Popo-Arbeit.

Unsere Gespräche drehen sich jetzt oft um eine neue Reise in unser Arbeitsgebiet. Es ist ja immer so. Zunächst ist man heilfroh, auf dem



Rückweg zu sein, hat den ganzen Expeditionskram bis zum Hals hinauf satt, einfach satt . . . und nach 8 Tagen organisiert man schon wieder die neue Expedition.

So also auch wir!

Es wird davon gesprochen, beim nächsten Mal mit dem Schiff an der Schelfeisküste zu landen, Gepäck auszuladen usw. Da meint Lange: „Es ist ein Nachteil des Schelfeisrandes, daß er keine Bordschwelle hat!"

Festtage

Praetorius am Südpol! Ich glaube, südlicher ist er wohl noch nie gespielt worden. Praetorius, dieser feinsinnige alte Musiker um 16^{00} wird von uns dreien, Gburek, Lösener und mir mit zwei Blockflöten und einer Geige gespielt. Ganz einfache klare Melodien, als Kanon wundervoll verschlungen, eine Musik, die wir mehr begreifen denn je, weil wir aus einer klaren, einfachen Landschaft kommen. Der Grundakkord ist der gleiche. Im Großstadtlärm kann solche Musik nicht recht aufkommen, aber in der Stille des Eises oder des Meeres findet man leichter zu ihr.

Es regnet. Es ist ein trostloses Wetter. Da es aber wenigstens etwas stiller ist, kann heute am 21. Februar von 11 bis 19 Uhr Station 8 auf 51½° S und 0° Länge mit gutem Erfolge beschickt werden.

Aber es regnet. Unentwegt. Wir kennen das und laufen fort, d. h. unter irgendwelche schützenden Dächer, Vorbauten, Zwischendecks usw. Unsere Pikkelwinchen kennen keinen Regen, sie sind höchst erstaunt und laufen immer wieder hinein.

Sie haben ja noch nie in ihrem Leben einen Regen erlebt, sie spazierten bisher auf einer Stelle der Erde herum, auf der es schrecklich viel schneit, aber kein einziger Regentropfen fällt. Dazu ist es viel zu kalt. An sich wäre ja der Regen gar nicht so schlimm, aber unsere Pinguine können sich nicht einölen, wie sie es „zu Hause“ gewohnt sind. Die schmale Kost, die beinahe vegetarisch ist, macht sie von Tag zu Tag magerer. Wir erwähnten ja schon die großen Ernährungsschwierigkeiten für die neuen Passagiere. Barkley tut sein möglichstes. Aber woher Fettheringe nehmen? Bei Bouvet wollten wir fischen, aber wir konnten kein Boot aussetzen. Dann wollten wir mit Dynamit sprengen und die vom Knall betäubten oder getöteten Fische mit großen Netzen fangen. Auch diesen Versuch vereitelte der Sturm.

Später haben wir dann tatsächlich gesprengt, aber soviel wir auch guckten, kein Schwanz war zu sehen.

Barkley erzielt bei seinen biologischen Fischzügen übrigens dasselbe Resultat. Wir fahren augenblicklich durch eine richtige Wüste. Und die Wüstenfarbe des Wassers ist merkwürdigerweise — blau. Je dunkelblauer das Meer, desto weniger Lebewesen sind drin!

Also die Pikkelwine frieren einfach, wenn sie in den Regen laufen, der ihnen bei der Fettarmut ihres Federkostüms bis auf die Haut rieselt. Schäfer baut ihnen ein Dach zum Unterstellen. Doch die dummen Tierchen laufen darüber hinaus und stellen sich von neuem in den Regen. Da werden sie kurzerhand angebunden. Ein Strick wird gespannt, dahinter stehen sie nun alle aufgereiht, die acht großen Kaiserpinguine und am linken Flügel die drei kleinen frechen Adélieburschen.

Barkley fettet sie übrigens ein mit — Haaröl. Kottas hat eine ganze Flasche geopfert, die ihm mal irgendeine australische Verehrerin dediziert hat. Wer unsern Käpt'n kennt, weiß, daß er sich niemals solch ein Zeug in die Haare schmieren würde. Das Opfer hat er also leichten Herzens gebracht. Und unsere Pikkelwinchen umgaukelt jetzt ein Duft . . .! Irgendwer singt: „Der Duft, der eine schöne Frau begleitet . . .!"

Für gewöhnlich riechen die Pinguine gar nicht schön. Da sie sich oft für Stunden nicht von der Stelle bewegen, sie ferner mit einer phänomenalen Verdauung gesegnet sind, für die sie kaum den Schwanz etwas hochheben, so läßt sich leicht der Anblick ausmalen und ausriechen, den der Boden unter 11 munteren Pikkelwinen bietet. Es ist oft ein Graus, und Barkley muß täglich ein- bis mehrmals einen Augiasstall ausmisten. —

Wir feiern ein Fest! Zur Feier der 11111. Seemeile erlaubt sich die Schiffsleitung jedem Expeditionsteilnehmer ein ganzes Glas Schnaps oder eine Flasche Bier zu überreichen. Wüstes Fest!

Lange ist von dieser Orgie so überwältigt, daß er aussteigen will. Er hat außerdem schon wieder einen Kampf mit seinem verquollenen Bullauge gehabt und fordert von neuem das Schlauchboot an. Ein Freund von Mayr und Schirmacher will, so lautet das Gerücht, uns mit seiner Luxusyacht „Zentaur" in Kapstadt erwarten. Auf diese Yacht will Lange übersiedeln und nach Hause fahren. Dort müsse er sich vornehm benehmen, meint Mayr, für den „Zentaur" und die

darauf anwesenden Damen fiele sogar sein eigener Bart. „Schön", meint Lange, „dann habe ich ja ein anständiges Vorleben!" Er gehört nämlich zu den wenigen, die sich seit Hamburg täglich rasieren.

Kottas drängt Lange gebackenen Labskaus auf, eine Delikatesse, an der sich manche von uns den Magen verrenken. Lange hat sich schon allerhand andere gute Sachen einverleibt, er nimmt sich trotzdem ein ansehnliches Stück. „Wissen Sie, Käpt'n Kottas, das ist eine ausgesprochen symbolische Handlung, denn ich mag das Zeug sowieso nicht so gern!"

Immer noch Regen und Nebel. Um nicht nachts dauernd auf der Stelle liegen zu müssen, probieren wir den großen Scheinwerfer auf dem Peildeck. Wir sehen trotzdem nicht weit, die dicken Nebelmassen sind nur mühsam zu durchleuchten. Dann schicken wir Leuchtraketen hoch. Der Erfolg ist nicht sehr viel besser. Aber es sieht hübsch aus, wenn mitten im Südatlantik ein Feuerwerk abbrennt. Alles steht natürlich an Deck, um sich das Schauspiel anzusehen.

Mit Station 10 auf 46½° S bessert sich das Wetter. Blauer Himmel, Zirruswölkchen. Das haben wir schon lange nicht mehr gehabt. Die Pikkelwine fangen an sich zu putzen. Agathe hat fertig gemausert, auch das Federkrönchen, das sie lange Zeit auf dem Kopf trug, ist jetzt verschwunden. Nachts kommen wieder Sterne zum Vorschein. Sirius und Kreuz des Südens beherrschen noch den Nachthimmel. Wann werden Großer Bär und Polarstern auftauchen? Ein paar Wochen wird's noch dauern!

Ruhnke gibt Rechenaufgaben auf: 1040 + 1040 = ? + 10? + 10? und lacht sich kaputt, wenn einer dann 3000 herauskriegt. Er meint übrigens, er müsse Skorbut haben, wenn er schon nach 3 Pullen Bier so quietschvergnügt sei.

Die nächste Station fällt zunächst mal wieder wegen Sturm aus. Windstärke 7 bis 8 und hohe Dünung. Man kann nicht für Stunden das Schiff um den Lotdraht manöverieren. Wir warten also auf 44° S.

Leider bekommt unseren Flugzeugen die Wartezeit nicht so gut. Sie wackeln hin und her bei dem schweren Sturm. Bolle streicht sorgenvoll um die Maschinen herum. „Wenn das noch 8 Tage so weiter geht, bringen wir nur noch Kleinholz nach Hause! Diese verfluchten Stationen!" „Ja, und wenn doch noch wenigstens was Gescheites

dabei herauskäme! Aber habt ihr gesehen, was der Barkley da für einen Dreck aus seinen Netzen puhlt?"

„Ich hab noch nich jesehen, det er mal wat gefangen hätte! Habt ihr wat jesehen? Ooch nischt! Na, seht ihr! Ach so, ja, die kleenen Wasserflöhe! Det ist aber ooch allet! Die kann er sich ooch für'n Sechser in 'ner Fischhandlung koofen!"

Diese klassischen Sätze sind nicht etwa unserem braven Bolle in den Mund zu legen, mit nichten. Sie drücken aber so etwa die Gefühle aus, die der größte Teil unserer Leute den rein wissenschaftlichen Untersuchungen entgegenbringt. Aber dieser weitaus größere Teil duldet trotzdem mit gewissem, gönnerhaftem Wohlwollen die lautere Wissenschaft. Am meisten wird es Barkley verübelt, daß er keine großen Fische fängt, aber schließlich, wenn er durchaus solchen winzigen Dreck da aus 500 m Tiefe heraufholen will, na, dann bitte sehr! Schließlich sind wir ja eine „wissenschaftliche" Expedition. Die Betonung bleibt schließlich doch auf dem Wort „wissenschaftlich" sitzen. Und im Grunde ist auch dieser größere Teil ganz stolz, gerade eine solche Expedition mitgemacht zu haben.

Das Gewackel mit unseren Flugzeugen bleibt nach wie vor bedenklich. Sie sind so festgezurrt wie nur möglich, aber einem anständigen Sturm trauen wir ohne weiteres zu, die Tragflächen abzumontieren. Da wir mit der Arbeit, auch mit den Stationen, so gut wie fertig sind, wollen wir noch zwei Tage warten. Klappt es mit der Station 11 auf 44° S, dann gut, klappt es nicht, dann ohne sie nach Kapstadt.

Sonntag, der 26. Februar. Es stürmt weiter. Aber die Post funktioniert, das ist schon ein großer Trost. Wir sind mit allen Errungenschaften der Neuzeit ausgerüstet und sind unser eigenes Telegrammbüro. Ein Beispiel! Man sitzt in seiner Kabine und liest. Es klopft, man sagt herein und erhält von einem Schiffsjungen ein richtiges Telegramm im zugeklebten Umschlag.

Auf dem Kopf steht: Radio-Telegramm. Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie. Dann kommt neben Datum und Uhrzeit der Text, z. B. berlinzehlendorf er 48 11 3

klavier verkauft stop fünfziger gewechselt

serine.

oder irgendein anderer Text. Auch die Unterschriften wechseln von hohen Behörden wie Steuerkasse C bis Schnuckelputzelein.

Umgekehrt können wir natürlich auch senden. Am beliebtesten sind Brieftelegramme, die telegraphisch nach Norddeich gehen und von dort durch gewöhnlichen Brief weiterbefördert werden, im Höchstfalle also 2 bis 3 Tage vom Südpol bis zum Empfänger in Klein-Murksdorf brauchen. Sie sind außerdem billig, das Wort 15 Pf.

Unser Postschalter ist die Telegraphenbude auf der Brücke. Man stapft die Treppe hinauf und diktiert Bojahr oder Müllmerstadt den Brief gleich in die Schreibmaschine.

Dabei fällt mir jetzt eine Unterlassungssünde ein. Ich hätte Bojahr bitten sollen, ein paar Pröbchen — soweit es sich wenigstens mit dem Dienstgeheimnis vereinen läßt — an dieser Stelle niederzuschreiben. Ich glaube, er hat ungeahnte Blicke in das Innenleben aller Expeditionsmitglieder tun dürfen, um die ich ihn jetzt beneide, denn ich muß mich mit kleinen Äußerlichkeiten begnügen.

Hartmann kommt mit mir die Treppe herunter. Ich halte ihn fest und lasse mir ein paar solcher äußerlichen Daten aus seinem Leben erzählen:

„Mit 16 Jahren ging ich schon zur Segelfliegerei. Aber alles was mit Motoren zusammenhing, in der Luft oder auf dem Lande, das war meine größte Leidenschaft. Mein eigentlicher Beruf ist ja Autoschlosser, und so saß ich also schon so mitten drin, wozu ich am meisten Lust hatte. In der Bude, in der ich lernte, war doller Rennbetrieb . . . ich habe ja auch eine Rennmaschine hier an Bord, wollte sie benutzen, wenn wir irgendwo mal aussteigen sollten, aber die Hafenarbeiter in Hamburg haben sie mir völlig demoliert . . . habe ja doch nicht ahnen können, daß da solche Schietkerle drunter sind . . . na, Schwamm drüber! . . . Also Lehrzeit, und dann fuhr der Meister ab und zu Motorradrennen mit . . . ich durfte dann auch mal fahren. Ja, so bin ich denn so reingeschliddert . . . auch ein paarmal kräftig auf die Schnauze geflogen. Als ich mir die „Bugatti“ kaufte, ging das Rennen erst richtig los, ich hatte immer ein paar lose Markstücke in der Tasche für Strafmandate . . . Ich hatte gerade ausgelernt, da wollte sich mein Meister vergrößern, und ich konnte die ganze Bude mit allen Maschinen drin ziemlich günstig haben. Wie ich dann aber selbständig war, bin ich immer zum Flugplatz (Kiel) rausgefahren zum Segelfliegen. Da war denn da so'n Student, der kaufte sich 'ne Maschine von der Elli Beinhorn und machte so Kunstflüge, um ein bißchen Geld zu verdienen.

Ich half ihm etwas, weil er sich keinen Mechaniker leisten konnte. Da habe ich denn so dolle Flüge mitgemacht, Looping, Turn, Rolle usw. Ja, und in der schlimmen Zeit 31/32 war ich sowieso immer auf dem Flugplatz, es gab ja in meiner Bude nichts zu tun. Da bin ich denn zur Lufthansa gegangen, weil die gerade Mechaniker brauchte. Meine Werkstatt habe ich verkauft. Nach einem Jahr kam die Katapultgeschichte für'n Südatlantik in Gang. Die „Westfalen" wurde dazu umgebaut. Ich kam als Katapultführeranwärter mit. Zunächst war es ja ein bißchen schwierig, aber schließlich klappte es. Ich sollte am Katapult arbeiten, aber auch an der Maschine, wenn da mal was kaputt ging. 9 Monate waren wir unterwegs, aber 5 davon mußte ich Kohlen trimmen, weil soviel Leute ausfielen. In 8 Stunden mußte ich 7½ t Kohle unter die Feuer schmeißen. Aber das gehörte ja schließlich alles mit zur Fliegerei. Als wir nach Bremerhaven zurückkamen, war ich der Erste an Land, um möglichst weit wegzulaufen, weil ich so 'ne schwarze Erinnerung an das Schiff hatte . . . Bald kam ich dann auf die „Schwabenland" für den Postflug über den Südatlantik. Nach 14 Monaten war der Urlaub fällig, und ich kam dadurch zu meinem ersten Katapultabschuß. Dieses erste Gefühl ist ja merkwürdig. Meinen Sitz mußte ich leider an einen Zeitungsmann abtreten, der auch mitfliegen sollte . . . Da saß ich denn nun auf dem Boden in der Funkerkabine, mit dem Rücken gegen die Tür. Ich klemmte mich da so richtig gut fest, aber im Moment des Abschusses flogen meine Beine über den Kopf, und die Stiefel knallten über meinem Kopf gegen die Tür im Rücken. Und mir war so, als ob der Magen wegfliegen wollte . . . Aber der Flug war sehr interessant. Von Afrika über Spanien und die Alpen direkt nach Stuttgart. Ich war ja 14 Monate in den Tropen und jetzt in 30 Stunden in Deutschland. Das war ja ein recht heftiger Klimawechsel, und ich konnte meinen Körper nur dadurch dran gewöhnen, daß ich ihm (zur Erwärmung) stets Kognak gab . . . Mit dem anständigen Urlaub und dem vielen Geld in der Tasche kaufte ich mir einen Bugatti-Rennwagen. Da ging die Toberei erst richtig los. Der Wagen war der Schrecken der Kieler Polizei . . . In der sogenannten Todeskurve bei Einfeld lag gerade in der Kurve eine Öllache . . . Der Wagen drehte sich, sprang über den Graben, überschlug sich zweimal . . . und ich stak darunter. Bloß ein Bluterguß. Da stand 'n Haus, eine Frau war auf dem Balkon, die fiel in Ohnmacht . . . Nach dem

Urlaub zur Nordatlantikerprobung nach Canada, dann wieder Rio und Bathurst. Inzwischen wieder mal Urlaub. Da lernte ich meine Frau kennen. Von Bathurst konnte ich nach Deutschland fliegen, dann rasch zum Standesamt und gleich wieder zurück. Meine Frau brachte mich bis zu den Kanarischen Inseln. Wir hatten uns aber den langsamsten Kahn ausgesucht, der möglich war. Geschlagene drei Wochen brauchten wir zu der Reise . . . Und dann wieder auf die „Schwabenland" und ans Katapult."

„Ja, aber lieber Hartmann, jetzt haben Sie mir noch kein Wort über Ihre künstlerischen Fähigkeiten erzählt, ich möchte doch gern wissen . . ."

„Ach, lassen Sie man, darüber kann man nich reden, det muß von Herzen kommen! Übrigens wie spät ist denn das? 5 Uhr? Ich muß ja zu 'ner Probe, heute abend gibt's ja wieder was!"

Weg ist er! Aber am Abend kommt er wieder, braungelockt, ordenbekränzt, als Prinz von Salern. Es wird das ergreifende Stück gespielt:

Sonntag, den 26. Februar 1939

Der König von Salern!

Ergreifendes Trauerspiel in 15 Akten

PERSONEN

Der König . . . . Preuschoff
Der Kronprinz . . . . . . Hartmann
Das arme Hirtenmädchen . ×××
Spielleiter und Suflör . . . Gburek
×××. . . . . Lange

Ende des Stückes 22 Uhr

Grausig schön! Reihenweis liegen die Leichen. Im 15. Akt sind sowohl König, Prinz als auch das arme Hirtenmädchen tot, der Regisseur, „Sufflör“ und Conférencier Gburek stürzt auf die Bühne, erschrickt über das fürchterliche Morden, weint — mit Hilfe eines nassen Schwammes — bittere Tränen über das grauenhafte Schicksal . . . sein Schmerz wächst ins Ungeheure . . . da ergreift er vor lauter Gram des Königs Schwert und erdolcht sich selbst.

Ende des Stückes 22 Uhr.

Am nächsten Morgen kommt noch ein Nachspiel. Die Schauspieler haben mit dem armen Hirtenmädchen über die Polizeistunde hinaus gefeiert und verschlafen das Frühstück. Damit sie wenigstens zum Mittagessen erscheinen, kommen gegen 11 Uhr zahlreiche Verehrer und erkundigen sich nach dem Wohlbefinden des Hauptdarstellers. Seine Kabine liegt im Zwischendeck dicht neben meiner eigenen. Die Ovationen vor Preuschoffs Tür jagen mich ebenfalls auf das Zwischendeck.

Der große Mime will weiterschlafen. Das Volk murrt und will seinen Helden sehen. Der Mime verschließt die Tür. Das Volk bummert. Der Mime schmeißt seine Stiefel gegen die Tür, man hört deutlich Schaft und Absatz heraus. Das Volk ist jetzt still, es ist auf einen Gedanken gekommen. Es hat ein Glas Wasser bereitgestellt. Dem Mimen kommt die Ruhe unheimlich vor. Er dreht den Schlüssel im Schloß wieder herum. Das Volk kommt behutsam näher. Der Mime öffnet . . . Die Wasser ergießen sich. Aber zu kurz. Der Mann am Geschütz war zu aufgeregt.

Neuer Gedanke. Das Volk ergreift ein 30-m-Kletterseil und spannt es um zufällig vorhandene Nägel kreuzweis quer und längs über die Kabinentür. Es bleibt weiter ruhig. Der Mime ist neugierig. Die Stille ist aufreizend. Das Volk hat inzwischen eine gefüllte Waschschüssel besorgt. Der Mime entschließt sich zu einem Gewaltstreich. Er setzt die Königskrone auf und ergreift sein Schwert. Nicht langsam öffnen, denkt er, nein, gewaltig und mit einem Ruck, „Ha! Verräter!“ gebrüllt, das Schwert geschwungen und mit einem Satz in die entgeisterte Menge gerast! Ha! Und selbst wenn das Glas Wasser . . .! Ha!

Los! Auf! „Ha! Ihr V. . . . . .!“

Der König, der König gefangen! Gefangen der König von Salern! Traurig piekt er mit seinem Säbel durch die Maschen des Gitters,

aufgeweicht ist seine Königskrone, klatschnaß sein blauweiß gestreifter Schlafanzug. Er bietet ein Bild des Jammers. Das Volk dagegen johlt, denn die Sache mit der Waschschüssel war ein 100prozentiger Volltreffer.

Wir haben übrigens solche nervenberuhigenden „Schauspiele“ nötig. Denn wir warten noch immer. Unser wissenschaftliches Gewissen siegt über das bedenkliche Wackeln der Flugzeuge.

„Ach was, wenn Mayr oder Schirmacher einen „Vogel“ aufs Eis geschmissen hätten, wäre auch alles verbogen!“

So warten wir also weiter. Und unsere Geduld wird belohnt. Schon am Tage drauf flaut der Wind ab, so daß wir Station 11 auf 44° S gut durchführen können.

Das war der 28. Februar, und am 1. März kann sofort die nächste Station auf 41½° S in Angriff genommen werden. Die Arbeit flutscht richtig. Dann wieder Volldampf. Kurs rechtweisend Nord, und am 2. März wird auf 39° S die letzte Station Nr. 13 vorgenommen. Erst kommt die „rasende Paula“, und als das letzte Thermometer oben ist, läßt Barkley seine Netze ins Wasser.

Den letzten, den allerletzten Fischzug wollen alle sehen. Ausgerechnet jetzt verheddert sich die Leine. Barkley schimpft. „Ja, das kommt davon, wenn der Expeditionsleiter mit der Uhr daneben steht!“

Jetzt, nachdem der letzte Fisch glücklich oben ist, beginnt überhaupt erst die Heimfahrt! Uhlig muß dreimal tuten.

Tut . . . tut . . . tut!

Das ist andererseits für die Wissenschaftler das Signal, sich mit äußerster Kraft voraus auf die Aufsätze zu stürzen, die ja von Kapstadt aus nach Berlin geschickt werden sollen. Denn jetzt geht es unwiderruflich direkt nach Kapstadt. Über die Arbeiten will ich später im Zusammenhang sprechen, hier sei nur gesagt, daß alle vorhandenen Schreibmaschinen requiriert werden, und daß bis spät in die Nacht hinein aus jeder vom Schicksal betroffenen Kabine angestrengtes Schreibmaschinengeklapper tönt. Manche können ja schon mit zwei Fingern schreiben, aber viele doch bloß mit einem, da ist es also nicht so einfach, einen ganzen Aufsatz in „Reinschrift“ auf Papier zu bringen.

Übrigens sind nicht bloß Expeditionsleiter und Wissenschaftler mit geistiger Arbeit beschäftigt, sondern z. B. auch Ingenieure, Flug-

zeugführer, Schiffsoffiziere, Funker, die ihre Erfahrungen niederschreiben. Wir haben ja auch neue Instrumente zur Erprobung mitgehabt, und es ist wichtig, ihre Arbeitsweise und die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit in der Praxis genau zu überprüfen.

Unsere Nächte werden kürzer, die Uhr wird täglich eine halbe Stunde vorgestellt. Wir fahren ja nach Osten, also der Sonne entgegen.

Einem Kaiserpinguin geht's nicht gut. Barkley weiß sich nicht mehr zu raten. Das Tierchen verweigert jegliche Nahrung. Bludau ist nur Menschendoktor, die Seele und der Darm eines Pinguins sind ihm ein Buch mit sieben Siegeln. Da muß sich Barkley allein helfen. Natürlich schieben wir zunächst die Krankheit auf das Fressen. In den letzten Tagen war es ja besonders schlimm. Die Heringe, Rollmöpse und überhaupt die fischähnliche Nahrung ist längst verfüttert. Robbenspeck rutschte zwar gut in den Schnabel hinein, aber fast unverdaut hinterwärts wieder hinaus. Sehr satt können die Tiere davon nicht geworden sein. Gestern gab's zum Abendbrot Fleischklöße, auf Deutsch Bouletten. Barkley ließ sich sofort mehr davon machen und stopfte sie seinen Pfleglingen in den Hals. Sie sind ja rührend, sie schlucken tatsächlich alles, was ihnen Barkley vorsetzt. Sie fressen auch Bouletten. Es wäre auch noch nicht einmal etwas dagegen zu sagen, wenn nicht Lästermäuler beobachtet hätten, daß — Zwiebeln in dem Brei steckten. Wenn ein Happen übrigens für einen Pikkelwin-Schnabel zu groß war, biß Barkley erst ein Stück ab. Den Pikkelwin genierte das nicht im geringsten.

Aber trotz aller Bemutterung geht es dem einen Pinguin schlecht. Jetzt versucht Barkley ein Gewaltmittel, Magenauspumpen. Es ist eine Pferdekur, aber vielleicht noch das einzige Mittel, um das Tier zu retten. Magenauspumpen ist falsch gesagt, besser Magenausspülen, -durchspülen. Ein Gummischlauch mit Trichter wird dem armen Kranken in den Schnabel gesetzt und dann Wasser durchgegossen. Der erwünschte Erfolg bleibt aber aus, das Tierchen stirbt bald darauf.

Kapstadt

Heute nacht wird die Uhr wieder 80 Minuten vorgestellt; da ich ferner um 5 Uhr aufstehen will, um unseren Einzug in Kapstadt zu erleben, wird die Nacht verteufelt kurz, der Abend vorher dafür um so länger, denn überall herrscht gehobene Stimmung. Der Pingpong-Tisch ist in ein großes Plättbrett verwandelt, auf dem ungezählte Hosen herrliche Bügelfalten erhalten.

Rrrrrr . . . rasselt der Wecker. 5 Uhr! Bitter, bitter! Und als ich an Deck komme, ist außer der Brückenwache und dem verschlafenen Koch keine Seele vorhanden.

Und Kapstadt? Das ist noch gar nicht in Erscheinung getreten. Zunächst ist nur Nebel da, nichts anderes. Auch die Sonne klettert nur mühsam ihren steilen Weg hoch. Sie hat ja auch fast senkrecht aufzusteigen. Plötzlich ist sie da! Ebenso plötzlich spürt man ihre Wärme, und der Nebel zerrinnt mehr und mehr. Erst in der Höhe, blauer Himmel kommt durch . . . und dort halb rechts mit einmal Bergspitzen . . . Afrika!

Monatelang haben wir nur Wasser und Eis gesehen, unendlich viel Wasser, unendlich viel Eis! Und tauchten Berge auf, dann waren auch sie übergossen mit Eis, und nur an den steilen Schroffen hatte der Wind die Felsen blankgefegt. Aber dies sind richtige Berge, bewachsene, grüne Hänge — wie lange haben wir keinen Baum mehr gesehen!

Rasch kommt die Sonne hoch. Ich muß die Lederjacke ausziehen, die ich der kühlen Nacht — und der wunderbar vielen Taschen — wegen anhabe. Den ganzen Photokram nehme ich jetzt in die Hand und gehe auf das Peildeck.

Von Minute zu Minute ist mehr zu sehen. Dauernd muß ich mit dem Belichtungsmesser die Beleuchtung kontrollieren, weil fortwährend die Helligkeit zunimmt . . .

Da genau vor uns, der Tafelberg! Wie mit dem Messer abgeschnitten! Über der Stadt noch Dunst und Morgennebel. Aber die Geräusche klingen schon herüber. Geschäftige Boote fahren an uns vorbei. Ein Motorboot legt an, der Lotse.

So langsam ist auch die „Schwabenland" aufgewacht. Überall vergnügte Gesichter, die sich auf den ersten Landgang freuen. Mancher von uns hat doch seit Hamburg das Schiff nicht einen Augenblick lang verlassen. Weiße Kragen und bunte Schlipse! Ganz fremd sehen wir aus, schrecklich vornehm.

„Kinder, nehmt Hüte mit, sonst kriegt ihr 'nen Sonnenstich!" warnt Bludau.

Schön! Also Hut und Handschuhe! Die Vornehmheit wächst.

Die Schiffsleitung hat sich schon Tage vorher über das Konsulat mit den Hafenbehörden in Verbindung gesetzt. Der Lotse bringt uns an den für uns reservierten Kai. Die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie legen hier an, neben uns die „Pretoria". Sie sieht stattlich aus mit ihren 18000 t.

Der Arzt kommt an Bord, Zollbeamte. Unsere Flugzeuge erregen großes Aufsehen. Herren der deutschen Gesandtschaft haben sich zur Begrüßung eingefunden. Dann stürzt sich die Presse auf uns, fragt aus, photographiert. Um Mißverständnissen vorzubeugen, geben wir den Journalisten mit Schreibmaschine vervielfältigte Exposés in die Hände, die unsere Arbeit im ganzen umreißen. Meist werden sie am nächsten Tag auch wörtlich abgedruckt. Die Sensation sind unsere Pinguine. Es ist ein spaßiges Bild, die Bewohner des kältesten Erdteils von pechschwarzen Negerlein umringt zu sehen. Unseren Pinguinen macht auch dieses Theater keinen Eindruck.

Und dann strolchen wir in der Stadt umher. Ich habe Afrika nie vorher betreten und bin schrecklich neugierig, komme auch völlig auf meine Kosten.

Ein tolles Leben herrscht auf den Straßen, bunt für Auge und Ohr. Und brühheiß ist es, obwohl angeblich ein kühler Herbsttag herrschen soll. Anschläge an Litfaßsäulen usw. sind englisch und burisch.

Burisch und englisch! Das regt an, uns etwas mit der Geschichte Kapstadts vertraut zu machen.

Das Kap kennt man seit 1497, als damals Vasco da Gama um die Südspitze Afrikas herumfuhr und auf dem Seewege Indien erreichte.

Seitdem entwickelte sich ein blühender Handelsverkehr. 1648 fuhr das Schiff „Haarlem" der Holländisch-Ostindischen Handelskompanie in der Tafelbucht auf eine Klippe, die Matrosen konnten sich retten, lebten aber über ein Jahr als Schiffbrüchige, ehe sie von einem zurückfahrenden Schiff nach Holland gebracht werden konnten. Jetzt legte man am Kap eine Verpflegungsstation „Gute Hoffnung" an, baute Baracken für 80 Mann, pflanzte Gemüse und Früchte und trieb Tauschhandel mit den Eingeborenen. Mit der Zeit bildete sich eine kleine Kolonie, die zumeist aus Holländern, Deutschen und einigen Hugenotten bestand.

Die Hugenotten waren nach Aufhebung des Edikts von Nantes nach den Niederlanden geflohen und von dort mit freier Überfahrt in die neue Kolonie geschickt worden. Die Holländer hatten großes Interesse an einer Zwischenstation gerade auf halbem Wege nach Indien, konnten sie doch durch die Neuaufnahme von Frischgemüse am wirksamsten den gefürchteten Skorbut bekämpfen. Die Kolonie wuchs. Es mangelte aber an Arbeitskräften. So führte man Sklaven ein. Inzwischen vollzog sich eine Umstellung im Schiffsverkehr. Die Holländer wurden mit ausgehendem 18. Jahrhundert durch Engländer und Franzosen verdrängt. Die Vormachtstellung Hollands verfiel. Warren Hastings hatte Indien für England erobert, das von jetzt ab die Niederlande in der Beherrschung des Indien- und Asienhandels ablöste. Damit sank auch die Bedeutung der Holländisch-Ostindischen Kompanie. 1781 besetzten die Franzosen das Kap unter dem Admiral de Suffren — um den Engländern zuvorzukommen, die schon unter Johnstone unterwegs waren. Nach ein paar Jahren wurden sie wieder hinausgedrängt. Die Holländer mochten mit den Franzosen nicht gern zu tun haben, und als 1793 offener Krieg zwischen England und Frankreich ausbrach, machten sie heimlich auf seiten der Engländer mit. Eine Hand wäscht die andre, also „beschützten" die Engländer wieder die Holländer am Kap. Und vorsichtshalber, nur vorsichtshalber besetzten sie 1795 das Kap.

So ganz nebenbei taten sie damit nicht nur ihren Bundesgenossen, sondern sich selbst einen großen Gefallen, denn der Weg nach Indien konnte erstens nicht von den Franzosen gesperrt werden, zweitens saßen sie selbst am Kap und waren jetzt in der Lage, ihren eigenen Handelsweg immer stärker zu unterbauen. Daß sich die Holländer

inzwischen mit den Franzosen gut stellten, störte die Engländer ganz und gar nicht, sie blieben am Kap und sind auch bis heute nicht wieder weggegangen.

Diese an und für sich nur „treuhänderische" Verwaltung wurde von England stark mißbraucht, u. a. wurden die wichtigsten Beamtenstellen nur mit Engländern besetzt. Angeblich sollen die Gehälter der zwölf obersten Beamten fast das gesamte Steueraufkommen der Kolonie verschlungen haben. Waren aus England waren zollfrei. 1814 erfolgte dann die offizielle Abtretung der Kapkolonie an England. Angeblich will England 3 Millionen Pfund dafür bezahlt haben. In Wirklichkeit waren es zurückbezahlte russische Kriegsschulden, die Holland erhielt, um Festungsbauten gegen Frankreich zu bauen. Bei den Verhandlungen wirtschaftete England ferner die Inseln Ceylon, Mauritius, Malta und die Kapkolonie heraus.

Auch die Holländer in der Kapkolonie merkten bald den „segensreichen" Einfluß der Engländer. Schon zwei Jahre später wurden im „Mord von Slachtersnek" 6 Buren gehängt, die sich gegen räuberische Angriffe der Eingeborenen schützten, aber angeblich einen Aufstand gegen England in Szene setzen wollten.

Zur Dienstbarmachung der kleinen Negerlein wandten die Engländer das bewährte Mittel der Heidenmission an.

Nun kam ein glänzender Schachzug, ebenfalls eingeleitet durch die Missionare: Die Aufhebung der Sklaverei.

Das hört sich recht sympathisch an. Diese wundervollen Engländer, diese wahrhaft edlen Menschenfreunde, die aus reiner Herzensgüte den armen verängstigten Negerlein Freiheit und Recht zurückgeben!

So lauteten sentimentale Propaganda und gefühlsduselige Märchen wie „Onkel Toms Hütte" usw. In Wirklichkeit war die Geschichte etwas anders.

Das ganze 18. Jahrhundert hindurch hatten englische Schiffe die Sklaven nach der Kapkolonie gebracht und für teures Geld an die Farmer verkauft. Die Sklaven waren bei den Buren gut aufgehoben, weil diese viel zu sehr ihre Arbeitsfähigkeit schätzten. Es gab etwa 30000 Sklaven, die weiße Bevölkerung betrug 27000. Jetzt war aber die billige Arbeitskraft nicht mehr im Sinne der englischen Behörden, die also die Freilassung der Sklaven proklamierten. Entschädigungsgelder wurden nur in geringem Umfange bezahlt. Da das Geld nur in

London zahlbar war, zum größten Teil sogar nur in einer $3\frac{1}{2}$prozentigen Anleihe, so blühte das Geschäft für Makler und Zwischenhändler. Der Farmer bekam wenig davon zu sehen. So wuchs mehr und mehr die Erbitterung bei den Buren, sie fühlten sich ausgenutzt. Mehr und mehr wanderten die Farmer aus, nachdem sie ihre Plantagen für einen Spottpreis an Engländer verkauft hatten. Der „Große Treck" wurde die Auswanderung genannt. Es zogen damals mehr als 10000 Buren nordwärts nach Natal, Transvaal, dem Oranjefluß.

Die Methode lag durchaus im Sinne Englands, denn erstens war es die unerwünschten Buren los, zweitens sicherte es den eigenen Leuten gut eingerichtete Farmen.

So ganz nebenbei sei noch gesagt, daß diese plötzliche Sorge um das Wohl der Neger, die Aufhebung der Sklaverei in der Kapkolonie und die gesetzliche Festsetzung eines Neun-Stunden-Arbeitstages genau 15 Jahre vor dem Gesetz lag, das die Frauenarbeitszeit im englischen Mutterland auf zehn Stunden beschränkte. Man sieht also, daß England die Kapnegerlein noch mehr ins Herz geschlossen hatte als die eigenen Frauen!

Der „Große Treck" zog sich über viele Jahre hin. Die Namen der Familien, die den ersten Vorstoß ins Neuland wagten, sind in die Geschichte Südafrikas eingegangen: van Rensburg (mit deutschem Stammvater), Liebenberg (deutsch), Paul Krüger (deutsch), der spätere „Ohm Krüger". Nach vielen Kämpfen mit den Eingeborenen siedelten sich die Buren in Natal an und gründeten hier die Republik Natal.

Das störte zunächst England nicht, aber als sich die neue Republik als ungeheuer fruchtbar erwies, sich außerdem Kohlen und Blei fanden, da annektierte England auch Natal — „zum Schutze der Eingeborenen". Daß Natal einen der besten Häfen an der südafrikanischen Küste besaß, sei auch nur nebenbei erwähnt.

Da die Eingeborenen nicht im entferntesten die nötigen Arbeitskräfte stellen konnten, führten die Engländer 1860 Inder ein, deren Anspruchslosigkeit stark die Löhne der Eingeborenen drückte.

Zunächst hatte England allen Ausgewanderten „jenseits des Vaals", also in Transvaal, völlige Nichteinmischung versprochen. Als man aber 1867 am Oranjefluß die ersten Diamanten fand, wurden die feierlichen Zugeständnisse von Sandviv und Bloemfontein umgestoßen und Transvaal 1877 einfach annektiert. Der Grund dafür waren wieder „Schwierig-

Phantastische Gebilde bieten sich unseren Blicken: Eisberge

Manche Eisberge sehen wie riesenhafte Festungen aus

Im dicken Packeis, das dem Anlandgehen ungeahnte Schwierigkeiten bereiten kann

Alle greifen mit zu, um den Weg über die schwimmenden Eisschollen auch bei ungünstigem Wetter zu erzwingen

keiten mit den Eingeborenen". Diese Schwierigkeiten sind ohne weiteres glaubhaft, wenn man hört, daß der englische General Cunningham in den siebziger Jahren 400000 Gewehre an die Eingeborenen verkauft hatte. 1870 wurden ferner 10000 Diamantsucher am Oranjefluß gezählt. Auch sie werden für vermehrte Ruhe und Ordnung kaum gesorgt haben.

Claims von 30 Fuß im Quadrat, also 10 mal 10 m groß, wurden mit 80000 Mk. bezahlt und förderten monatlich zuweilen Diamanten im Werte von 1 Million Mark.

1879 brach der Zulukrieg aus, eine der schlimmsten Metzeleien in der Kolonialgeschichte Englands.

Kein Mittel hat England gescheut, sich in den Besitz aller Diamantminen von Kimberley und später aller Goldfelder von Johannesburg zu setzen und die geraubten Gebiete durch Annektierung aller dazwischenliegenden Länder abzurunden. Für diesen Zweck hat es die Eingeborenen gegen die Buren, also gegen Weiße, bewaffnet, hat es Eingeborenenstämme gegeneinander ausgespielt, hat die Vereinigung der beiden Burenrepubliken hintertrieben, hat den Burenkrieg entfesselt, um den letzten Gegner niederzuschlagen.

1880 gründete Cecil Rhodes, dem England — mit Recht — an der hervorragendsten Stelle bei Kapstadt ein Riesenmonument errichtet hat, eine Gesellschaft für den Diamantenabbau. Neun Jahre später konnte er die schärfste Konkurrenz dadurch erledigen, daß er sich mit ihr vereinigte. Damit hatte er das Monopol für die Diamantenindustrie der Erde in den Händen. 1885 wurde das Betschuanaland in Besitz genommen. Es ist bis heute nicht wirtschaftlich ausgenutzt worden, aber Rhodes brauchte es für eine Durchfahrtstraße und Eisenbahnlinie Kairo—Kapstadt; die Goldminen südlich des Sambesi wurden durch harmlose Strohmänner und Missionare dem burenfreundlichen Häuptling Lobenzula abgegaunert.

Der Krieg gegen die Burenrepublik Transvaal war 1879 angezettelt und nach einer entscheidenden Niederlage der Engländer bei Majuba-Hill 1881 durch die Konvention von Pretoria zu einem vorläufigen Stillstand gebracht worden. Vorläufig! Als dann fünf Jahre später die reichen Goldfunde am Witwatersrand (dem heutigen Johannesburg) gemacht wurden, brach die Geldgier von neuem auf. 1894 betrieb Cecil Rhodes einen „Ausländeraufstand" in Transvaal. Natürlich schickte Rhodes sofort eine Polizeitruppe, um diesen Aufstand niederzuschlagen.

Der eigentliche Burenkrieg brach 1899 aus. Er dauerte 3 Jahre. Gegen das englische Expeditionskorps von 250000 Mann kämpften die Buren im Kleinkrieg unter geschickter Ausnutzung ihrer genauen Land- und Bodenkenntnis. 5000 Buren fielen im Kampf um die Freiheit, und 26000 burische Frauen, Mädchen und Kinder starben im britischen Konzentrationslager.

Acht Jahre nach dem Burenkrieg ging Rhode's Wunsch in Erfüllung: Die Union von ganz Südafrika. Mehrere bedeutende Burenführer, wie Smuts, Botha, Malan, waren auf die englische Seite übergetreten. Zunächst war noch versucht worden, völlige Gleichberechtigung zwischen Engländern und Buren zu schaffen, aber mit den Jahren verschob sich das Schwergewicht immer mehr zugunsten Englands.

Nach dem Weltkrieg setzte eine starke jüdische Einwanderung in die Kapkolonie ein. Angeblich (nach Kirchner) sollen heute über 200000 Juden in Südafrika (etwa 10% der weißen Bevölkerung) leben, die Mehrzahl in Johannesburg. —

Die „Pretoria“, die neben unserer „Schwabenland“ am Kai in Kapstadt liegt, hat ebenfalls etwa 250 Juden an Bord, die in verschiedenen Häfen an Land gehen wollen.

Uns interessiert im Augenblick die Judenfrage nicht sehr, wichtiger sind uns die kleinen Negerlein, die den meisten von uns erstmalig über den Weg laufen.

Sehr bunt laufen sie sogar über den Weg. Die wie Schuhwichse glänzenden Gesichter gucken manchmal kaum aus den grellfarbigen Tüchern, Schals und Krawatten heraus. Die Mode, seidene, ausgesprochene Schlafanzüge mit lila-hellgrünen Streifen auf offener Straße zu tragen, womöglich mit einem rosa Schlips, nimmt sich bei den Schwarzen besonders vorteilhaft aus. Die Engländer kleiden sich zwar nicht so scheckig wie die Neger, aber was man z. B. an Wohn„kultur“ erleben kann, ist fürchterlich. Natürlich gibt es überall Kitschläden, aber hier sind selbst in den größten Geschäften folgende Artikel zu kaufen: Galalitvasen, auf „Marmor“ angemalt, Tischlampen, bei denen eine dürftig bekleidete Jungfrau die Birne hochhält und mit dem linken Fuß neckisch in einen Aschenbecher tritt. Gleichzeitig sind noch eine Uhr, eine Zigarettendose, Streichhölzer und nach hinterwärts ein Grammophon angebracht. Möglichst viel auf einem Haufen. Richtige Wellblechkultur!

Die burisch-englische Spannung, die auch wir feststellen können, hat für uns sogar ein amüsantes Zwischenspiel. Die meisten unserer Männer tragen noch ihre Polarbärte, weil sie sich noch nicht von ihnen trennen möchten. Diesen Bärten werden Sympathiekundgebungen der Buren zuteil. Der Grund ist folgender:

Vor einiger Zeit fand die Hundertjahrfeier des „Großen Trecks" statt. An dem Festzuge durften nur die Buren teilnehmen, deren Vorväter in dem großen Treck wirklich mitgezogen waren. Diese Vorväter trugen damals wallende Vollbärte, und die Söhne ließen sich drei Monate vor dem Festtag schon den Bart stehen, um aller Welt zu zeigen, daß sie zu der auserwählten Burengruppe gehören. Und unsere Polarbärte galten jetzt als besonderer Beweis der Sympathie für die Sache der Buren.

Das soll nicht heißen, daß die Buren etwa übertrieben deutschfreundlich seien, das waren sie nie; aber sie wissen von uns, daß wir England auch nicht gerade schrecklich lieben, und der gemeinsame Gegner verbindet uns ein wenig mit ihnen. Ein Jahr später wäre der Sympathiebeweis auch ohne Polarbärte vielleicht noch etwas herzlicher ausgefallen.

Über aller Freundschaft und Feindschaft aber steht unberührt und klar der Tafelberg, das Wahrzeichen dieser südlichsten Ecke Afrikas. Ein wirklicher Eckpfeiler eines Kontinents. Großräumig betrachtet, muß man ja noch Europa und Asien dazurechnen, dann hat man das norwegische Nordkap am Nordende, den Tafelberg am Südende dieser riesigen Landmasse. Und wenn ich ehrlich sein soll, dann muß ich sagen, daß ich etwas Sehnsucht nach dem andern Ende habe. Es ist mir vertrauer als dieses Stück Erde mit seinen Kämpfen um Diamanten und Gold, mit seinen Löwen, Zebras und rabenschwarzen Negerlein.

Trotz der Fremdheit sind natürlich herrliche Dinge zu genießen. Der Blick vom Tafelberg auf Kapstadt ist prachtvoll, und eine Autofahrt an dem zoologischen Garten vorbei, wo auf einem Riesengelände Giraffen und Zebras frei herumtollen, ist großartig. Hübsch übrigens, wenn sich solch ein Zebra so an das Eisengitter stellt, daß die Schatten mit den Streifen kreuzweis fallen. Ein kluges Tier!

Und die Blumen! Man könnte glauben, daß es solchen Blütenreichtum gar nicht gibt, daß höchstens vielleicht ein geschickter Dekorateur sie aus buntem Papier ausgeschnitten habe.

Abends sitze ich im Café Monico. Wie Statuen stehen indische Kellner an den Wänden, treten geräuschlos an den Tisch, lesen schweigend dem Gast jeden Wunsch von den Augen ab, entfernen sich geräuschlos. Ein paar Minuten später zaubern sie die herrlichsten Dinge auf den Tisch. Musik. Ein kleines Orchester, ein bißchen zu laut und grell. Hübsch nur eine Altstimme, die aber wohl für den Kapstädter zu zart ist. Die kulturelle Seite liebt er ein wenig dick aufgetragen.

Unsere Mannen vergnügen sich jeder auf seine Art. Der eine schlendert nur durch die Straßen, der andere sitzt auf einem Postamt und schreibt Briefe, der dritte säuft. Richtig arbeiten muß nur einer, das ist Gburek, der seine magnetischen Apparate mit den Observatoriumsapparaten vergleicht. Damit hat er dann seine Messungen im Südpolargebiet an das magnetische Netz der bewohnten Erde angeschlossen.

Zwei Tage bleiben wir in Kapstadt, am 7. März, nachmittags 5 Uhr, tutet es dreimal wie auf einem richtigen Passagierdampfer, und dann geht die Reise weiter. Am Quai noch rührende Abschiedszenen, sogar zärtliche ... Ist übrigens alles im Film festgehalten, lieber K., dokumentarisch niedergelegt!

Übrigens ist die erfreuliche Tatsache zu verzeichnen, daß alle vorhanden sind, die 82 Männer und die Pinguine. Es hat weder ein Mann sich verspätet oder angetütert ein fremdes Schiff aufgesucht, noch muß einer erst auf einer Polizeiwache durch ein Lösegeld befreit werden. Es ist alles gut gegangen, und die Expeditionsleitung atmet auf. Auch unsere Pickelwine sind nicht totgekitzelt worden, trotz der Versuche der närrischen Neger, die mit ihren schwarzen Fingern die Tierchen immer zu kraulen versuchten.

Und das Wichtigste! Wir haben mehrere Zentner Fische erstanden. Jetzt beginnt ein Götterleben für die Pinguine. Es ist erstaunlich, wieviel Fische so ein Pinguinmagen fassen kann. Das Wohlbefinden kann man ihnen direkt am Gesicht ablesen. Es scheint uns vergnügter als vorher, soweit man das wenigstens von einem Gesicht sagen kann, das von vornherein wie das des ausgepichtesten, durch nichts zu erschütternden Stoikers aussieht.

Im Grunde sind wir froh, wieder unsere „Schwabenland" unter den Füßen zu haben. Außerdem haben wir einen richtigen Muskelkater von dem vielen und ungewohnten Herumlaufen.

Also wieder der gute alte Seetrott! ½9 Frühstück, 12 Uhr Mittag usw.

Wir loten weiter. Jetzt übernehmen wieder die Wissenschaftler das Lotgeschäft. Und da wir zu wenig sind, helfen noch Kapitän Ritscher, Bludau und Grisar. Gburek fällt für die nächste Zeit aus, der arme Kerl ist grippekrank und muß das Bett hüten. So fallen auch vorläufig Singeabende und Theaterspiele aus, denn wir wollen diese schönen Abende nicht ohne unseren Spiritus rector in Szene setzen. Das heißt, dabei fällt mir — jetzt leider viel zu spät — ein, daß wir einen solchen Singeabend als Ständchen vor dem Fenster unseres Kranken hätten veranstalten können. Aber, wie gesagt, der Gedanke kommt ein bißchen zu spät! Also das nächste Mal, lieber Gburek! —

Unser Kurs zeigt quer über den Südatlantik nach Pernambuco, der Nordostecke Brasiliens. Wir kommen zwar dadurch etwas später nach Hause, aber wir haben Blut geleckt. Warum sollen wir auch nicht einen kleinen Abstecher nach Südamerika machen! Hinzu kommt ein wissenschaftliches Programm, nämlich Tiefenlotungen im Südatlantik auf einer bisher noch nicht untersuchten Linie. Die üblichen Schiffsverbindungen zwischen Kapstadt und Nordbrasilien laufen anders. So können wir unseren Längsschnitt von der Hinfahrt und die 14 Querschnitte der Meteor-Expedition von 1925 bis 1927 durch einen Diagonalschnitt wunderbar ergänzen. Regula will außerdem täglich eine zweistündige Beobachtung von Windgeschwindigkeiten dicht über dem Wasserspiegel durchführen. Dabei muß das Schiff natürlich auf der Stelle liegen. Er hat sich für diese Messungen eine sinnreiche und sogar funktionierende Einrichtung ausgedacht: auf einem Rettungsring wird ein Balkenkreuz montiert, das wiederum einen Windmesser trägt. Die Umdrehungen des Schalenkreuzes sind mit einem elektrischen Zählwerk gekuppelt, und die Ablesung erfolgt auf dem Schiff hübsch im Trocknen. Gockel ist der Betreuer des Apparates. Die Ergebnisse sind recht interessant, denn man hat bisher nur den Wind auf dem Schiff, den Masten oder durch einen Ballon in der Höhe messen können.

Ich benutze gleichzeitig die Gelegenheit, um vom ruhenden Schiff aus die Wellen zu filmen, durch zwei parallel geschaltete Filmkameras sogar stereoskopisch. Das im Bilde auf- und niedertanzende Regulasche Windmeßgerät dient als Größenvergleich für die Höhe der Wellen.

Tuuut . . . tut tut tut tuuut, tuuut, tuuut, tut tut tuuut tut tut tut tut usw.

Auf deutsch: Sind eure beiden Flugzeuge nicht schon zwei Tage vor der Ankunft der „Schwabenland" nächtlicherweise über Kapstadt gekreuzt und haben versehentlich leichtsinnigerweise die Bevölkerung oder wenigstens Teile davon in Angst und Schrecken gejagt? Man denke, feindliche Flieger über Kapstadt! Was soll das? Will Deutschland Südafrika annektieren? Es waren bestimmt deutsche Flugzeuge, eine alte Frau sei morgens 3 Uhr 27 Minuten durch den Motorenlärm aus dem Bett aufgeschreckt, sei auf die Straße gelaufen und habe zwar undeutlich, aber doch mit großer Bestimmtheit ein oder zwei vogelartige Gebilde, die natürlich nur zwei deutsche Flugzeuge sein können, gesichtet.

Dieser kurze Bericht ist in seiner Kürze vielleicht etwas bissig, aber er ist wortwörtlich wahr. Tatsächlich kam zwei Tage nach unserer Abfahrt aus Kapstadt die telegraphische Anfrage, ob unsere Flugzeuge über Kapstadt geflogen seien. Kapitän Ritscher mußte eine entsprechende Antwort geben. Und das mit der alten Frau ist auch wahr.

In Wirklichkeit wird alles umgekehrt gewesen sein. Die Kapstädter Presse, vornehmlich die weniger deutschfreundliche, sah unsere beiden Flugzeuge auf einem 8000-t-Dampfer, der also zehnmal größer war als die üblichen Expeditionsschiffe, und da mögen sie in ihrer Angst weiße Mäuse gesehen haben, deutlicher: deutsche „Aufklärungs"-Flugzeuge, die aus irgendwelchen Gründen ihre Hafenanlagen — die nebenbei gesagt von ihrem eigenen Tafelberg aus besser einzusehen sind — photographieren wollten.

Daß an all diesem Unsinn kein wahres Wort war, braucht nicht erst erwähnt zu werden. Nach dem letzten Flug am 5. Februar über das Schelfeis des Südpolkontinents wurden die Flugzeuge auf ihren Unterlagen verankert und sind erst in Hamburg wieder entfernt worden.

Zwischenspiel

Ein paar Tage nach Kapstadt ereignete sich der tollste Zwischenfall auf der ganzen Expedition.

Die Insel ist so klein, daß sie kaum einen Namen hat, aber wir wollen auf ihr herumspazieren, wir haben eben durch den Landgang in Kapstadt Blut geleckt. Schließlich sind wir doch keine Amphibien! Vom Expeditionsleiter bis herab zum jüngsten Schiffsjungen ist jeder plötzlich an dieser kleinen Murksinsel interessiert. Der Biologe zittert vor Aufregung, was für phantastische wilde Tiere er alles auf diesem wilden Eiland entdecken wird.

Störend ist ein bißchen die Brandung. Sie scheint recht hoch zu sein.

Verdammt noch mal, wie die Wellen da gegen die Klippen schlagen!

Ach was, hinein!

Die Barkasse wird klar gemacht, außerdem ein Rettungsboot. Amelang steuert.

Da vorn zwischen den Klippen scheint die Brandung etwas weniger hoch. Wir, das heißt, Ritscher, Lange, Hedden, Brandt und ich klettern ins Beiboot und rudern auf das Land los. Ein langes Seil hält uns noch an der Barkasse. Aber die Brandung ist so toll, daß wir keine Landung riskieren. Also wieder zurück. Um die nächste Ecke herum. Da drüben scheint es besser.

Na, denn los! Seil weg, Brandt und Hedden legen sich tüchtig in die Riemen, wir schießen mit dem Spiegel voran auf den Strand los.

Ich sitze am Spiegel, gucke rückwärts auf die Brandungswellen.

Halt! Eine hohe Welle!

Brandt und Hedden stoppen ab, lassen die Welle unter uns durchlaufen.

„Na, die hat uns erheblich „hoch" genommen!"

„Immer drei große und dann vier kleine Wellen!"

„Jetzt scheinen bloß noch die kleinen zu kommen, los jetzt, schnell, schnell!"

Brandt und Hedden pullen, daß fast die Riemen abbrechen.

„Halt, wieder eine Welle! Haaalt!"

Und da ist sie auch schon, drei, vier Meter hoch. Das Boot bäumt sich auf ... Die beiden rudern wie rasend ... Dann denke ich, na ja, also doch Wasser übergekommen ... merkwürdig, ein Gefühl, als ob ich herumgedreht würde ... worum?

Als ich die Augen wieder aufmachen kann, stelle ich fest, daß ich Wasser trete — und der Kahn schwimmt kieloben — die andern — ich sehe nur Köpfe — schwimmen anscheinend auch. Da versuche ich den Kahn herumzudrehen ... unmöglich ... außerdem eine neue Welle .... ich bekomme nur ein langes Tau vom Boot zu fassen und fühle, wie mich die Welle einmal um das Tau herumwirbelt.

Dabei fällt mir ein, daß Preuschoff jetzt gerade vom Schiff aus Haifische angelt. Entzückende Tierchen, bloß ein bißchen wild und genußsüchtig.

Als ich den Kopf wieder aus dem Wasser stecken kann, sehe ich Hedden aufrecht stehen. Ich probiere selber ... es geht ja, hier ist schon Grund ... ich zähle die Köpfe ... Gott sei Dank alle fünf vorhanden.

Da sehe ich jemanden an Land gehen. Glänzende Idee! Richtig ... ist ja nicht notwendig, hier draußen das Boot umdrehen zu wollen, das können wir ja besser an Land machen. Ich lasse also den Strick los und gehe rasch auch auf den Strand zu. Da krampft sich Brandt bei mir ein, er kann — wie er später erzählt — nicht schwimmen und hat wohl viel Wasser geschluckt.

Los, Brandt! Nicht schlapp machen!

Vor uns sehe ich Ritscher, durch sein klatschnasses weißes Tropenjackett leuchtet rosig gelblich in der linken Tasche eine Apfelsine ... da muß ich richtig lachen. Und als Lange plötzlich meinen großen breitkrämpigen Strohhut auffischt und ihn aufsetzt, muß ich wieder lachen. Das Leben hat also noch Humor!

An Land stellen wir nochmals rasch fest, daß wir alle gesund und munter sind ... aber nun schnell das Boot. Also rasch wieder ins Wasser, das Stück Tau gegriffen ... es hängt übrigens der Anker dran, wie sich herausstellt ... und mit vielen Los! Hopp! und Haurucks! zerren wir das schwere Boot, das bis oben hin voller Wasser

ist, auf den Sand. Glücklicherweise hatte es eine Welle vorher schon richtig herumgedreht.

Aber es ist offenbar kaputt, das Wasser läuft zwischen den Planken durch ... Schadet nichts! Besser ein kaputtes Boot als gar keins! Wir ziehen den Kahn also so hoch herauf wie möglich, drehen ihn wieder um und verankern ihn mit dem Bootsanker und großen Steinen.

Jetzt spüren wir erst, wie heiß es heute ist. Hundert Meter aufwärts ein großer Felsklotz. Wir legen uns in seinen Schatten, verpusten erst mal.

Unsere Barkasse schaukelt da hinten immer noch herum, deutlich sieht man Amelang in seinem weißen Tropenanzug. Im Augenblick ist ja nicht viel zu machen, weder von ihm, noch von uns. Wir winken uns zu, das ist alles.

Nur gut, daß wir kein Gepäck bei uns hatten. Apparate, Lebensmittel sind sämtlich in der Barkasse geblieben. Hemd und Hose, das ist alles, was wir anhaben. Nur Ritscher hat zum Zeichen seiner Würde eine Jacke an, in deren Tasche vorhin so hübsch die Apfelsine leuchtete.

Taschen! Richtig! Alles auspacken und trocknen! Messer, Strippenreste, Tabaksbeutel, 2 Pipen, Zigarren, Streichhölzer, eine Apfelsine, zwei Uhren, eine Stoppuhr und eine Ihagee-Kine-Exacta.

Mehr haben wir nicht. Wir legen alles fein säuberlich in die Sonne. Nach wenigen Minuten ist es getrocknet. Aber was für ein Anblick! Die Uhren sehen trostlos aus. Meine steht auf 12^{45} gmt und läßt sich nicht mehr bewegen. Die Kine-Exacta, die mir auch gehört, ist anscheinend gleichfalls hinüber. Die vorzügliche kleine Kamera, die mich seit Jahren begleitet hat, ist jetzt rettungslos im Salzwasser versoffen. Die scharfe Lösung frißt das Aluminium wie Salzsäure an. Auswaschen in Süßwasser wäre noch eine Möglichkeit, aber woher nehmen? Selbst unsere Spucke ist salzig.

Tabak! Dank des prachtvollen Langenschen Paragummis einer kaputten Radiosonde, aus dem ich früher mal einen prima Tabaksbeutel gebastelt habe, ist kein Tropfen Salzwasser an den kostbaren Inhalt gekommen. Ganz traurig steht es dagegen um die Ritscherschen Zigarren. Ich kann dem Käpt'n aber gern mit einer Pipe aushelfen, da ich — o welches Glück — zufällig zwei bei mir habe.

Die Streichhölzer funktionieren, und jetzt unter Dampf wird das Leben schon wesentlich erträglicher.

„Unser Boot!"

Ein fünffacher Aufschrei! Und dann ist schon alles vorüber. Eine besonders hohe Welle hat sich auf das Boot gestürzt und es mit dem Anker aus dem Steinhaufen gerissen und in Sekundenschnelle den ganzen Strand heruntergezogen. Schon schwimmt es wieder, tanzt auf den Wellenkämmen und schlägt mit der nächsten Sturzsee gerade in die Steinklippen. Ein Haufen armlanger Bretter ist das einzige, was von dem stolzen Fahrzeug an den Strand zurückgespült wird.

Na, die Sorge sind wir also los!

Der Vorgang ist auch von der Barkasse aus beobachtet worden. Eine Aufregung mehr für Amelang.

„Meine Hose ist weg!" ruft plötzlich Lange und stürzt auf ein paar Steine zu, über die er das teure Bekleidungsstück zum Trocknen ausgebreitet hatte. Da er der glückliche Besitzer einer druntergezogenen Turnhose war, konnte er sich den Luxus leisten.

Aber der Luxus ist von den Wellen verschlungen, und die denken nicht daran, ihn wieder herauszurücken. Und Heddens Stiefel, die daneben standen, sind auch weggerissen, die zieht sich jetzt irgendein grüner Meergreis an die Füße, Brandt hilft, schneidet von seinen eigenen Hosenbeinen ein kräftiges Stück ab und schustert mit Messer und Bindfaden ein Paar neue Stiefel.

Wenn man nur etwas zu trinken hätte!

Der Käpt'n teilt die Apfelsine kunstgerecht in fünf Teile. Das ist auf lange hinaus unser letztes Frühstück.

Meine Stiefel sind noch nicht ganz trocken, aber ich fürchte, sie laufen zu stark ein und ziehe sie lieber an. Ich habe mir dummerweise gerade vor zwei Tagen die rechte kleine Zehe gebrochen, sie ist natürlich etwas dick, und ich will vermeiden, daß der Stiefel etwa zu stark drückt. Aus dem Grunde möchte ich lieber den Fuß bewegen und schlage einen kleinen Erkundungsbummel vor. Lange kommt mit, die andern wollen lieber am Strande warten, um zu wissen, was die „Schwabenland" zur Rettung der armen Schiffbrüchigen unternimmt.

Wir beide klettern einen Hang hoch und sehen die Barkasse heimwärts gondeln.

Die Insel ist unbewohnt, wenigstens im Augenblick. Verfallene Holz- und Wellblechbaracken geben aber an, daß vor ein paar Jahren wohl einige Menschen hier gehaust haben müssen. Sogar Europäer. In all den Trümmern ist eins tadellos erhalten, ein — Porzellan-WC.

Rohre zu ebener Erde! Sollte das etwa? Wir gehen den Rohren nach ... richtig ... eine Wasserleitung! Und nach zehn Minuten entdecken wir auch den kleinen Bach, der sie einmal gespeist hat. Herrlich! Das Wasser ist ein bißchen lau, aber klar, und unser staubiges, ausgedörrtes Innere saugt mit unbeschreiblichem Wohlbehagen das köstliche Naß auf.

Lieber versaufen als verdursten!

Unsere Armen da unten an dem Felsblock! Wenn wir ihnen doch ein bißchen von dem Wasser mitbringen könnten. Wir stöbern in dem Trümmerhaufen der Häuser herum, finden eine Aluminiumteekanne, eine Flasche und eine Steingutsauciere. Wir kriegen die Behälter auch leidlich sauber, füllen sie mit Wasser und machen uns sofort auf den Rückmarsch. Ein Blick auf den Strand zeigt uns übrigens noch, daß die Brandung an dieser Stelle wesentlich niedriger ist. Anscheinend liegen weiter draußen niedrige Klippen, die als Wellenbrecher dienen.

Als wir die Anhöhe wieder gewinnen, liegt von neuem die Barkasse draußen, sie fummelt sogar mit einem Schlauchboot herum, und am Strande stehen nicht unsere drei armen Hinterbliebenen, sondern fünf aufrechte Männer.

Natürlich kombinieren wir sofort: die Barkasse hat mit dem Schlauchboot zwei Leute an Land geschafft, die unsere ganze Sippschaft abholen sollen. Sicher haben die beiden Retter auch Eß- und Trinkbares mitgebracht, wir werden Fettlebe feiern und dann aller Ängste enthoben, beruhigt unsere traulichen Kabinen auf der „Schwabenland" ansteuern können.

Es ist leider ein ganz klein bißchen anders.

Gott sei Dank haben wir nicht, wie wir erst nach unserer trefflichen Kombination beabsichtigten, das Trinkwasser fortgegossen, selbst dann nicht, als die Flasche auf einen Stein fiel und den Hals abbrach; zu unserem Erstaunen sind alle fünf über das lauwarme Wasser hochbeglückt ...

Inzwischen hat sich nämlich folgendes zugetragen. Amelang ist mit der Barkasse tatsächlich zurückgekommen und versucht ... versucht bloß ... ein Schlauchboot mit köstlichen Lebensmitteln auf uns zutreiben zu lassen. Eine Rakete mit Leine ist leider zu kurz ins Wasser gefallen. Die Lebensmittel haben wir nie gesehen.

Und die beiden neuen? Nämlich Barkley und Regula? Beide stammen noch von der Vormittagsexpedition her, saßen in der Barkasse, als das Malheur passierte, und sind auf der Rückfahrt an einer anderen Stelle einfach ins Wasser gehuppt und durch die Brandung zwischen den Klippen an Land geschwommen. Eine ausgezeichnete sportliche Leistung! Und nicht nur das, auch ein Zeichen prachtvoller Kameradschaft, denn mit dieser reichlich gewagten und — nüchtern betrachtet, sogar zwecklosen — Spritzfahrt wollten uns die beiden über eine hohe, steile Bergkette an diese Seite des Strandes bringen, weil sie glaubten, von hier könnten wir dann leichter abgeholt werden.

Zu allem kommt hinzu, daß Preuschoff an der „Schwabenland" tatsächlich Haifische geangelt hat!

Also Barkley und Regula bereden uns zu der Kletterei über die Felsen. Eine Stunde lang geht es gut. Aber dann wird das Gelände wilder, eine tiefe Schlucht muß durchstiegen werden, steil runter und steil wieder hoch, dann noch höher ... usw. Heddens Ersatz„schuhe" zeigen bedenkliche Löcher, und die Füße unseres guten Käpt'n sind erstens ein paar Jährchen älter als die aller anderen, außerdem fehlen ihnen ein paar Stückchen, die erfroren auf Spitzbergen liegen ... also gar so wilde Strapazen sind ihnen vielleicht nicht recht zuträglich. Wir kehren daher lieber um, Lange führt die Kolonne zu dem lustig plätschernden Bächlein, das wir vorhin entdeckt haben, während Regula und ich weiterklettern, um Amelang Bescheid zu geben, der sicher an der neuen Strandstelle wartet oder irgend etwas Zweckdienliches unternommen hat.

Die Kletterei ist leichter, als sie von weitem aussah. Das letzte Stück wird für mich etwas unangenehmer, weil inzwischen die Dunkelheit hereinbricht. Mit der Zeit wird es pechschwarz, man kann die Steine nur fühlen, und meine kranke Zehe muß ich vorsichtig aufsetzen. Regula ist vorgelaufen, er kennt ja den „Weg" vom Aufstieg her. Er erreicht auch noch Krüger, der im Schlauchboot am Strand sitzt und wartet. Eine feste Tauverbindung zwischen hohen Steinen am Strand und den äußersten Klippen hinter der Brandung — Amelang hat sie mittels Raketen herstellen können — gibt ein gutes „Geländer" für einen Transport im Schlauchboot. Diese Boote kentern auch weniger leicht, weil der Boden flach wie ein Prahm ist.

Krüger fährt ab, läßt aber zwei Rucksäcke mit Lebensmitteln da. Regula und ich tun uns gütlich. Ich glaube, wir werden noch nach Jahren an die Köstlichkeit der zwei Flaschen Firgas denken, die jeder von uns neben Brot, Käse, Wurst, Ölsardinen usw. vertilgen konnte.

Die Nacht ist warm, aber schauderhaft hart. Kein bißchen Sand, nur blanke runde Steine, wobei es sich ziemlich gleich bleibt, ob man sich auf viele faustgroße oder wenige kopfgroße legt. Wir haben beides ausprobiert. Länger als eine Stunde schläft man in keinem Falle.

Wir haben uns übrigens eine Uhr erfunden! Das Kreuz des Südens! Mit dem ganzen Sternengewimmel, das sich ja um das Kreuz als annähernden Mittelpunkt herumdrehen muß. 15 Grad sind eine Stunde. Sehr einfach!

So einigermaßen kommen wir zu Rande und lesen etwa 5 Uhr früh ab, als die Barkasse uns am nächsten Morgen von neuem aufsucht.

Das Tau ist noch gespannt, mit zwei Schlauchbooten pürschen sich Mayr, Schirmacher und Stein zu uns heran. Das Abholen geht ohne Zwischenfall vor sich.

Amelang freut sich herzlich, daß ihm schon der erste Teil der Rettungsaktion geglückt ist. Es geht weiter auf die andere Seite der Insel, wo Käpt'n Ritscher mit dem Rest ebenfalls durch Schlauchboote geborgen werden kann. Es kommt sogar noch jemand mit, eine Riesenschildkröte, die Barkley heute morgen mit einer langen Eisenstange gemordet hat. Es ist eine Landschildkröte von etwa 150 Pfund und hat später einen wundervollen Gulasch für alle 82 Männer geliefert.

Die Rückfahrt zur „Schwabenland" erfordert bei der sehr hohen Dünung die ganze Steuerkunst unseres Amelang, aber schließlich kommt der seit langem ersehnte Augenblick, wo wir über die Strickleiter an Bord klettern dürfen, herzlich begrüßt von allen anderen, für die aber nach unserem etwas verunglückten Landgang die kleine Insel schon lange nicht mehr so verführerisch aussieht.

Kein Mensch ist böse, daß wir schleunigst weiterfahren und die Insel am Horizont immer kleiner und punktförmiger wird, bis sie sich schließlich in nichts auflöst.

Am nächsten Tag röntgt Onkel Doktor noch einmal meine Zehe. Na ja! Sie ist natürlich nicht besser geworden, aber erfreulicherweise auch nicht wesentlich schlechter. Sie kann sich ja von jetzt ab auch hübsch ausruhen.

Pinguine unter sich

Nun beginnt für uns alle ein ausgesprochenes Faulenzerleben. Eigentlich muß nur Barkley arbeiten, alle anderen liegen auf Decken und improvisierten Liegestühlen in der Sonne und lassen sich braten. Die meisten sehen kupferfarben wie Siouxindianer aus. Auch die Matrosen können mitmachen, denn ihre Arbeit mit Schrubber und Besen ist vor Kapstadt auch zum Abschluß gekommen. Die „Schwabenland“ glänzte am Kai wie aus dem Ei gepellt. Erst vor Pernambuco wird noch eine letzte Überholung notwendig sein.

Barkley muß, wie gesagt, richtig arbeiten, das heißt, die Pinguine füttern. Morgens 9 Uhr, abends 7 Uhr. Mit herrlichen Fischen aus Kapstadt. Die großen zerteilt er etwas. Die kleinen steckt er den Pikkelwinen ganz in den Schnabel. Er muß jetzt für die Fütterung einen richtigen Ladentisch aufbauen. Alle sind angetreten, hübsch der Reihe nach. Einer kommt nach dem andern dran. Unsere Hausfrauen in Berlin und Hamburg könnten allerhand davon lernen. Die Schlächter übrigens auch; denn Barkley verteilt absolut gerecht, du drei große Fische, du fünf kleine usw. Es kommt keiner zu kurz. Und er sagt kein böses Wort dabei. Nur manchmal muß er einen der kleinen Adélie anschnauzen. Das ist eine Rasselbande, frech bis dort hinaus.

Steht doch neulich so ein kleiner Wicht, ein Adéliepinguin, mitten auf der Treppe zum Bassin und läßt keinen der großen Kaiserpinguine vorbei. Kommt einer angewatschelt, dann piekt er ihn einfach in den Bauch. Der große ist zwar wütend und schnappt nach ihm, zieht aber doch den kürzeren und geht zurück. Dann wartet er, drei, vier Kaiserpinguine stellen sich hinter ihn und warten ebenfalls, warten geduldig, bis es der kleine Schreier für gut befindet, von der Treppe herunterzugehen. Dann erst schreiten die Kaiserpinguine abwärts. In der Tat höchst vornehme Tiere!

Wir unterhalten uns alle mit den Pikkelwinen, jeder so gut er kann. Wir geben ihnen auch Namen, z. B. Agathe für den damals mausernden Pinguin oder Hans Huckebein für einen frechen kleinen Adélie. Am besten versteht sich natürlich Barkley mit ihnen, denn er bemuttert die Tierchen ja schon seit Wochen, füttert sie, reinigt ihr Gehege usw. Dann kommt Kraul, der oft vor ihnen steht, wie sie den Kopf auf die Brust legt und auf Pikkelwinart prachtvoll trompetet. In der Piguinsprache ist das ein Zeichen für besonderes Wohlbefinden.

Wenn Barkley, wie er es in der Boulettenfütterungsperiode gelegentlich machte, auch von den Fischen ab und zu ein Stück selbst abbeißen würde, hätten die Pikkelwine sicher daran eine noch größere Freude. Dafür versuchte es neulich Grisar, dem Barkley einen Fisch hinhielt. Er erntete auch besondere Anerkennung.

Preuschoff und ich haben es am besten. Unsere Kabinen liegen so, daß wir unsere Pfleglinge vom Fenster aus beobachten können. Und da hörte ich doch neulich folgende merkwürdige Geschichte, die ich dem verehrten Leser nicht vorenthalten möchte. Schließlich gelingt es nicht alle Tage, daß man die Gespräche von Pikkelwinen belauschen kann. Vorauszuschicken habe ich dabei nur, daß Barkley einen Polarbart trägt, Grisar und Kraul glattrasiert sind und die übrigen kurz vor Kapstadt und jetzt einer nach dem anderen die Polarbärte unter das Messer bringen. Die tägliche Reinigung des Schiffes mit Schrubber und Besen und das Anstreichen mit weißer Ölfarbe kurz vor dem Einlaufen in Kapstadt wird ebenfalls jedem Nicht-Seemann verständlich sein. —

„Na, grüß Gott, Frau Nachbarin, wie fühlen Sie sich?"

„Danke, es ist auszuhalten, nur ärgere ich mich manchmal über den kleinen Kerl, den unsere Stewards immer Hans Huckebein nennen. Ein widerlicher arroganter Bursche! Solche Leute, die doch ganz offensichtlich einer anderen Rasse angehören, werden bei uns höchstens zu den geringsten Diensten verwandt. Und hier spielt sich der Kerl auf, als ob er zu den Herren gehörte!"

„Ja, denken Sie bloß, Frau Agathe, will ich doch da gestern mit meinem Mann ... unter uns gesagt — ich weiß, Sie erzählen es nicht weiter — er taugt nicht viel, ich habe seit Wochen schon kein Ei mehr gelegt — aber so von außen sieht er noch ganz anständig und würdevoll aus ... also ich sage zu ihm: Lieber Mann, wir wollen die Treppe

hinauf zum Baden gehen. Und denken Sie, auf halber Treppe steht der Hans Huckebein und läßt uns doch einfach nicht vorbei!"

„Aber ich bitte Sie, Frau Nachbarin, Sie hätten ihn doch mit einem Flügelschlag von dem Steig hinunterfegen können, solchen dummen Wicht!"

„Haben wir alles versucht, Frau Agathe, alles! Aber was tut dieser impertinente Kerl? Er macht ein fürchterliches Geschrei und piekt uns einfach in den Bauch. Solch ein Flegel! Der uns kaum über die Zehen reicht!"

„Sie übertreiben, meine Werte, aber im Prinzip haben Sie völlig recht! Mir hätte das auch nicht passieren dürfen!"

„Noch ein Wort, Frau Agathe, wir haben uns ja so lange nicht ausgesprochen, wie schmecken Ihnen die neuen Fische?"

„Danke, ich bin ganz zufrieden, der Geschmack ist ganz gut, aber anscheinend sind sie alle tot. Sie schmecken so, als ob sie schon eine Woche auf der Eisscholle gelegen haben. Ich vermisse das angenehme Kribbeln im Halse, das so der richtig lebendige Fisch beim Herunterschlucken verursacht. Auch wehrt er sich gar nicht mehr, wenn man ihn in den Kopf beißt."

„Ja, ich finde auch, es fehlt einem eigentlich jeder Anreiz zum Essen, man ißt nur noch aus Hunger!"

„Wir sind sehr heruntergekommen, Frau Nachbarin! Und wenn ich an die komischen Vögel denke, die uns die Fische bringen, dann muß ich direkt lachen."

„Also halten Sie die auch für Vögel? Mein Mann meint ja, es wären einfache Tiere, denn sie haben gar keine Federn. Aber sie gehen aufrecht wie wir, das ist richtig. Und wenn sie zuviel gefressen haben, legen sie sich auch auf den Bauch. Komischerweise nicht in den Schatten wie wir, sondern direkt in die Sonne."

„Und mausern tun sie auch. Das habe ich mehrfach beobachtet. Die äußere Haut wechselt sehr oft. Mal ist sie weiß, dann rot, blau, braun, in allen Regenbogenfarben."

„Alles was wir mit dem Schnabel tun, machen sie übrigens mit den Flügelspitzen. Sie scheinen darin ganz geschickt zu sein."

„Haben Sie beobachtet, was für komische Töne aus ihrem Schnabel kommen?"

„Ja, mit diesem mißtönenden Gekrächz scheinen sie sich untereinander zu verständigen."

„Es klingt barbarisch, aber, Gott, wenn es seinen Zweck erfüllt!"

„Auch haben sie wohl unter verschiedenen Rassen zu leiden. Einige sind groß wie mittlere Walfische, andere nur wie Seehunde. Im Wasser habe ich allerdings nur einmal jemanden gesehen, den Obersteward, der uns immer die toten Fische bringt."

„O Gott, ja, ich muß lachen, wenn ich daran denke! Ich glaube, er gehört zur Gruppe der Barkleys, wenigstens wird er von den andern immer so genannt."

„Die Barkleys scheinen eine Sorte von Vögeln zu sein, denen unter dem Schnabel ein dichtes Gestrüpp von Tang wächst. Es sieht wohl noch am ehesten nach Federn aus."

„Das ist vielleicht auch der Grund, warum solche Vögel sich noch am besten zu Stewards für uns eignen."

„Aber schwimmen können sie trotz des Tanggestrüpps nicht. Es sieht kümmerlich aus, wie sie sich im Wasser bewegen. Ich habe auch noch nie feststellen können, ob einer der Barkleys etwa einen Fisch auf einmal schlucken kann."

„Ich möchte fast annehmen, er kann es gar nicht ... mit solch einem kleinen Schnabel! ... Und stellen Sie sich vor, wenn der Fisch noch lebt und mit dem Schwanz schlägt ..."

„Gewiß, er wird ihn kaum richtig in den Kopf beißen können, aber vielleicht kann er mit den Flügelspitzen nachhelfen!"

„Möglich! Ich würde es ihm ja gönnen, dieser Obersteward scheint ein anständiger Kerl zu sein!"

„Ja, aber er zieht den Hans Huckebein so vor; haben Sie beobachtet, meine Werte, wie er ihn immer außerhalb unseres Gartens spazieren führt?"

„Ich finde gerade, daß er ihn dadurch endlich auf seine richtige Stufe stellt. So, als ob ein Dienstmädchen Ausgang hat!"

„Ja, lächerlich, mit den rosa Schuhen, die er an den Füßen hat."

„Und die Zehen spreizt er auseinander wie eine Gans!"

„Seine Frau ist übrigens genau so unverschämt wie er!"

„Haben Sie beobachtet, meine Liebe, wie einer dieser Barkleys immer um Frau Nathalie Pikkelwikkig scharwenzelt, wie er ihr immer auf den Bauch klopft? Ich würde ja lachen, wenn sie plötzlich Eier legte!"

„Aber, Frau Agathe, das wäre doch einfach schamlos!"

„Natürlich wäre es das, aber lachen würde ich trotzdem. Diese Person

stammt doch ganz aus dem Osten, die soll ja vom 15. Längengrad herkommen. Es sollte mich nicht wundern, wenn ihre Großmutter noch Adélieblut in den Adern hatte."

„Verehrte Frau Nachbarin! Da fällt mir gerade ein, können Sie mir für das nächste Kränzchen, das ja bei mir stattfindet, ein paar in Eiswasser gelegte Heringsköpfe leihen?"

„Ich bedaure, Frau Nachbarin, ich habe nur Schwänze!"

„Na ja, wenn Sie es nicht anders haben, ich ziehe ja Köpfe vor, besonders die Augen schmecken so gut, sie sind so würzig ... außerdem ist es viel angenehmer! Also vielen Dank, ich komme morgen mit vorbei und hole sie."

„Ja, bitte sehr, Frau Agathe, ich helfe Ihnen gern aus der Verlegenheit, wo Sie doch noch nicht einmal eingelegte Schwänze haben!"

„Ja, ja, meine Liebe, es sind schlechte Zeiten!"

„Übrigens, da Sie gerade davon sprechen, Frau Agathe, entsinnen Sie sich noch dieser schrecklichen Zeit, als unser Obersteward uns statt der Fische Robbenspeck und Fleischklöße brachte?"

„Ja, es war furchtbar, ich kam mir vor wie ein Seeleopard, der Aas frißt. Ich habe übrigens den Verdacht, daß unsere Barkleys solche ganz toten Tiere fressen. Wenigstens sah ich einmal, wie unser Obersteward erst ein Stück abbiß und den Rest dann dem Hans Huckebein in den Schnabel stopfte."

„Es scheint sich bei diesen Barkleys und Konsorten um eine recht minderwertige Rasse zu handeln."

„Eine andere Rasse nennen sie Grisars, die sind größer, sie haben die gleichen merkwürdigen Eigenschaften wie die Barkleys, nur scheinen sie kultivierter. Allerdings fehlt ihnen das Tankgestrüpp um den Schnabel."

„O, seien Sie recht vorsichtig mit ihrem Urteil, meine Werte, ich habe auch von den Grisars noch nicht viel Gutes gesehen. Oder kann auch nur einer von ihnen richtig trompeten?"

„Das natürlich nicht, aber immerhin habe ich beobachtet, wie einer von ihnen wenigstens einmal den Versuch machte, einen Fisch herunterzuschlucken. Der Obersteward hielt ihn ihm direkt vor den Schnabel."

„Ja, ich entsinne mich, ich sprach gerade mit der Frau Obertrompeter Pickelwein ... sehen Sie nur, meine Liebe, sagte ich, wie er es ihm leicht macht. Er hält ihm den Fisch genau vor den Schnabel.

Der Grisar brauchte nur zuzuschnappen, und sicher hätte der Barkley noch mit den Flügelspitzen ein bißchen nachgestopft."

„Aber, wo denken Sie hin, Frau Nachbarin, wo doch solch ein Grisar sonst offenbar nur totes Gebein verzehrt. Auch der Schnabel dieser Rasse sieht nicht so aus, als ob sie eine anständige Nahrung zu sich nehmen können."

„Das stimmt, aber es war doch wenigstens ein Versuch, eine Geste, die ihn schon eisberghoch aus der Masse der übrigen stumpfsinnigen Vögel heraushob. Man soll junge Vögel nicht vor den Schnabel stoßen, wenn sie sich bilden wollen!"

„Sie übertreiben wieder, meine Werte, und haben Sie die degenerierten Beine gesehen? Die sind so lang, daß sie in der Mitte noch mal ein Gelenk brauchen. Ich glaube, die Barkleys nennen so etwas Knie."

„Sie scheinen ja sehr auf das Geschrei dieser komischen Vögel geachtet zu haben, Frau Agathe!"

„Habe ich auch, meine Liebe, man muß eben die Sitten fremder Völker studieren, ganz besonders der Stewards, das ist niemals zum Schaden. Ich kann aus Gerechtigkeit mitteilen, daß mir dieses Verständnis für fremde Gebräuche schon manchen Extrafischkopf eingetragen hat."

„So, Frau Agathe, dann können Sie mir vielleicht auch etwas Auskunft über die verschiedenen Rassen unserer Stewards geben, ich muß bekennen, ich finde mich noch nicht so ganz durch."

„Aber mit Vergnügen, Frau Nachbarin. Ich brauche Ihnen gegenüber nur auf die unterscheidenden Merkmale einzugehen, denn das Gemeinsame an ihnen, die wechselnde völlig nackte Haut ohne Federn, der gespreizte, unschöne Gang, die verbildeten Flügel, mit denen sie übrigens bestimmt nicht fliegen können . . ."

„Lassen wir lieber diesen dunklen Punkt, das können wir auch nicht . . ."

„Gut, aber haben Sie die geradezu vorsintflutlichen Füße gesehen? Sie stellen alle den ganzen Fuß auf die Erde und sind nicht in der Lage, die Zehen aufwärts zu heben. Das gibt diesen Geschöpfen etwas unsagbar Plumpes. Auch fehlt ihnen der Schwanz zum Aufstützen. Deshalb können Sie niemals eine wirkliche Ruhestellung einnehmen. Sie rasen ja auch immer umher wie nervöse Krabbenfresser. Ihr Gesicht ähnelt noch am meisten dieser minderwertigen Robbenart."

„Sie haben recht, Frau Agathe, und wie diese können sie auch die Füße nur auswärts setzen. Und haben Sie beobachtet, wie sie sich immer mit den Flügeln auf unseren Gartenzaun stützen, um nicht umzufallen, diese lächerlichen Geschöpfe?"

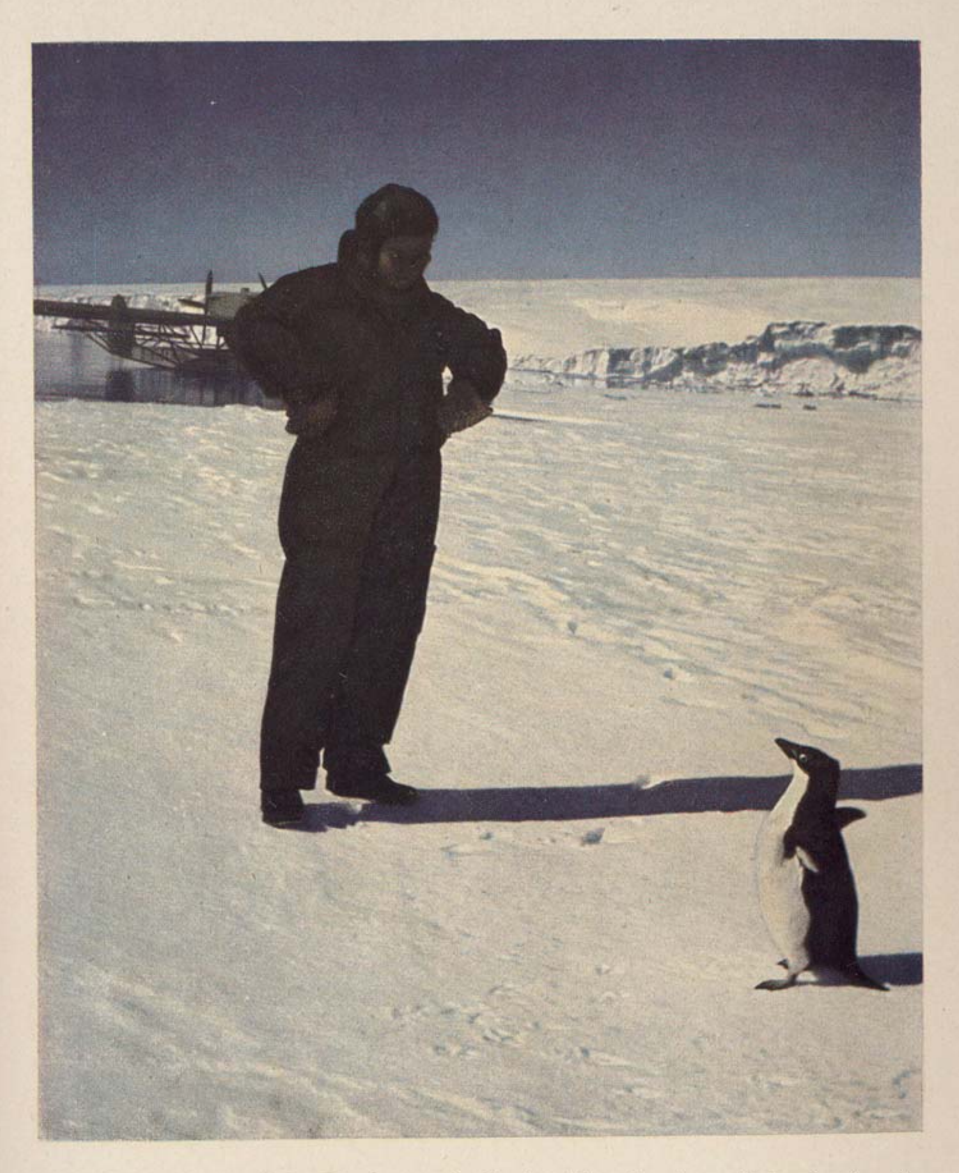
„Ja, ich sagte Ihnen ja schon, daß sie von alleine nicht stehen können. Übrigens haben sie wiederum manches richtig Vogelartige, ich möchte fast sagen, Pinguinartige an sich. Wenn sie z. B. zu fünfen oder sechsen auf einem Haufen stehen und die Köpfe zusammenstecken. Bloß das Geschnatter! Wie eine Lore Affen, würde mein seliger Mann sagen ... Sie wissen, der ist früher mal auf einem vornehmen Eisberg fast bis nach Afrika gefahren ... und manchmal spricht nur einer, und dann ganz leise ... und vorher hat er sich nach allen Seiten ängstlich umgesehen ... und wenn er fertig ist, schmunzelt er, und wie auf Kommando wiehern dann alle anderen los, brüllen schrecklich und schlagen sich mit den Flügeln auf die Oberbeine."

„Na, ich finde, Frau Nachbarin, das unterscheidet sie schon wieder ganz erheblich von unserer anständigen Gesellschaft. Solche Manieren haben bei uns doch höchstens die Adéliepikkelwine. Aber wie heißen nun die einzelnen Rassen?"

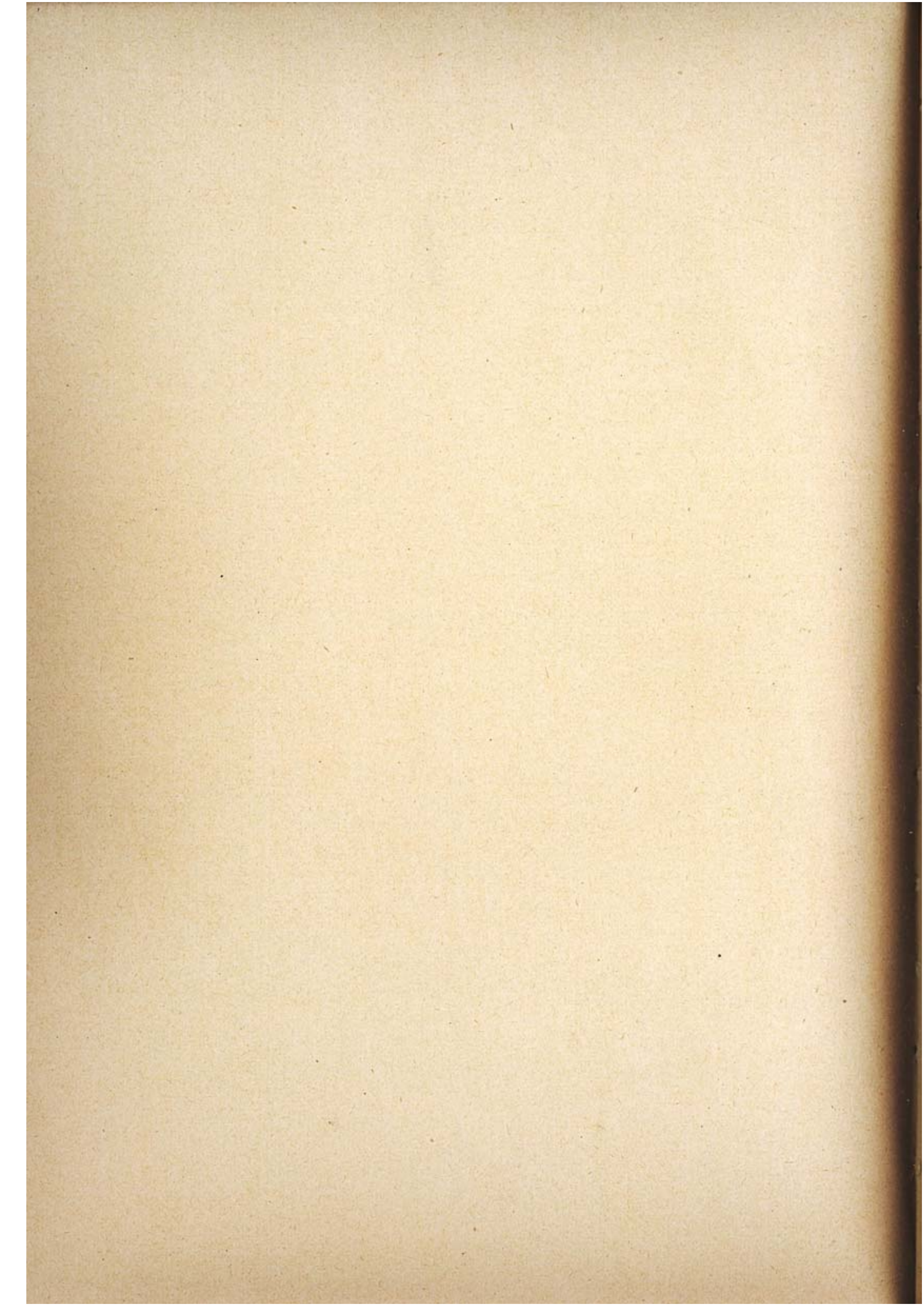
„Da sind zunächst die Barkleys, zu denen unser Obersteward gehört. Sie sind etwa so groß wie ein Seehund, und als besonderes Kennzeichen haben sie das schon erwähnte Tanggestrüpp um den ganzen Schnabel herum. Auch tragen sie meist einen Eimer mit Fischen mit der Flügelspitze. Aus dieser Gruppe von Vögeln werden, wie Sie wissen, auch diejenigen genommen, die unsere Zimmer von Schmutz und Unrat reinigen. Dann nehmen sie mit beiden Flügeln ein Instrument, das an der Unterseite die abgemauserten Tanggestrüpps von Barkleys hat. Damit fegen sie den Boden rein."

„Ja, Sie haben recht, Verehrteste, mir ist es zu unappetitlich, zuzugucken, aber mein Mann sagt, so etwas müßte man auch auf unserer Eisscholle einführen."

„Na, wieso, meine Liebe, unsere Mädchen nehmen doch schon immer den Schwanz dazu! Das ist doch viel praktischer, außerdem haben sie dabei die Flügel frei. Übrigens scheint das Reinigen nur der Nebenzweck zu sein. Haben Sie beobachtet, wie andere Vögel mit Hilfe dieser Tanggestrüpps unsere ganze Eisscholle anmalen, daß sie jetzt wieder glänzend weiß aussieht?"



Die erste Begrüßung mit den Eingeborenen des Landes: Einer der seltenen Kaiserpinguine, die auf dieser Expedition zum ersten Male lebend durch die Tropen nach Europa gebracht wurden



„Gewiß, Frau Nachbarin, aber es ist ja schließlich von uns nur ein Abfallprodukt. Gönnen wir es ihnen!"

„Übrigens haben die Barkleys auch eine sehr schätzenswerte Eigenschaft, die sich besonders in der augenblicklichen Wärme sehr vorteilhaft auswirkt, sie laden uns stets liebenswürdig ein, ins Schwimmbad zu gehen. Besonders dieser Obersteward versteht es ausgezeichnet, uns das trockene Seewasser mit ein paar Fischköpfen zu würzen."

„Andererseits läßt er sich auch häufig zu Roheiten hinreißen. Ich war leider oft Zeuge davon, wie er einen von uns hochnimmt und kurzerhand ins Wasser wirft. Ich bin gar nicht gewohnt, solche raschen Bewegungen zu machen, ich werde mich noch dabei erkälten."

„Aber, meine Liebe! Doch fahren wir fort. Die zweite Gruppe sind die Grisars. Sie haben kein Tanggestrüpp um den Schnabel, weder drüber, noch drunter. Sie erreichen, wie gesagt, die Größe eines mittleren Walfisches, sind aber nicht so schön blauschwarz. Anscheinend sind die Grisars eine höhere Entwicklungsstufe als die Barkleys, Sie werden beobachtet haben, meine Liebe, daß anfangs überwiegend Barkleys vorhanden waren, während jetzt Grisars die Mehrzahl bilden. Ja, man konnte gelegentlich an ein und demselben Individuum den Übergang vom Barkley zum Grisar feststellen. Nach kurzer Zeit war das Tanggestrüpp verschwunden, und zwar so restlos, daß an seiner Stelle eine geradezu beleidigende weißliche Nacktheit trat. Die Mauserzeit scheint sich auf wenige Stunden zu beschränken. Allerdings sehe ich nur bei wenigen Exemplaren an dieser Stelle neues Gestrüpp wachsen. Ich hatte immer die Hoffnung, es würden richtige Federn wachsen. Aber es ist wohl stets derselbe Tang, den sie auch auf dem Kopfe haben. Auch hier mausern übrigens einige von ihnen. Im ganzen handelt es sich ja wohl um eine bedauernswerte Rückbildung."

„Ja, ja, die Natur erlaubt sich manchmal solche Späße!"

„Richtig, meine Liebe, aber auch mein Mann ist der Meinung, daß die Grisars im allgemeinen eine Art Höherentwicklung der Barkleys darstellen, denn es gibt unter ihnen eine recht beachtliche Sondergruppe, das sind die Krauls. Sie allein können überhaupt Anspruch darauf erheben, zur anständigen Gesellschaft gerechnet zu werden. Sie allein rasen nicht über die Eisplatte, sie können in wirklicher Ruhestellung ausharren."

„Aber einen Schwanz zum Draufstützen haben sie auch nicht."

„Nein, das muß man wieder einer höheren Stufe überlassen, aber der Hauptvertreter dieser Krauls kann schon ganz leidlich trompeten. Die gewöhnlichen Laute aus seinem Schnabel sind abscheulich, aber wenn er wie wir den Kopf auf die Brust nimmt, kommen schon ganz annehmbare Töne heraus. Sie sind vorläufig noch etwas unartikuliert, aber der Ansatz ist richtig. Das ist ein sehr wesentlicher Punkt."

„Ich bin mit Ihnen einer Meinung, Frau Agathe, auch ich schätze den Kraul mehr als die anderen. Von weitem habe ich ihn übrigens zunächst immer für einen See-Elefanten gehalten, aber er wälzt sich dafür nicht genug. Außerdem hat er Flügel wie wir und kann bezaubernd mit ihnen schlagen. Und dann sein gewinnendes Äußere! Endlich doch einmal jemand, dem man zutraut, daß ihn nicht gleich der nächste Schneesturm umpustet. Aber einen größeren lebenden Fisch wird er wohl auch nicht schlucken können, und dann hat er dieselben lächerlichen Beine wie die anderen."

„Ja, doch mit ihnen kann er eine neue Art der Ruhestellung ausführen. Ich habe beobachtet, wie er plötzlich die Beine in der Mitte abknickt und direkt auf dem Rücken steht. Und so kann er wochenlang stehenbleiben, ohne sich sonst im geringsten zu bewegen. Das ist eine große Kunst, selbst bei See-Elefanten habe ich so etwas noch niemals gesehen."

„Ja, ich finde ihn so sympathisch, daß ich sogar neulich versuchte, ihn in ein Gespräch zu ziehen. Leider wurde doch nichts Rechtes daraus, sein Wortschatz ist doch wohl noch sehr unentwickelt. Er scheint aus einer merkwürdigen Gegend zu stammen."

„Ich hörte, er soll auf Südgeorgien eine Art Headman sein."

„So, so! Ja, er ist bestimmt etwas sehr Vornehmes!"

„Ja, meine Liebe, damit bin ich auch etwa am Ende. Über die übrigen Rassen zu reden, lohnt sich gar nicht."

„Gewiß, Frau Agathe, die Barkleys und die Krauls, das sind für uns die wichtigsten. Ich mache Ihnen einen Vorschlag: Trinken wir auf diese beiden einen herzhaften Schluck Salzwasser."

„Das ist ein guter Gedanke, also Prosit, Frau Nachbarin!"

„Prosit, meine Liebe! Und schönen Dank für die freundliche Auskunft."

„Keine Ursache! Ich hole mir dafür morgen die Fischschwänze ab!"

Brasilien

Am 18. März taucht die Insel Trinidad auf, die schon zu Brasilien gehört. Hier müssen tolle vulkanische Kräfte gewütet haben. Lavapfropfen steigen pechschwarz senkrecht aus dem Wasser auf. Wir ankern im Windschutz, um unseren „Malern" Gelegenheit zu geben, der „Schwabenland" auch von außen mit dem Pinsel beizukommen. „Außenarbeit" steht auf dem Tagesprogramm von Bootsmann Stein.

Der Windschutz bei Trinidad ist berühmt. Kurz nach uns erscheint ein norwegischer Fangdampfer und sucht auch eine Weile Schutz vor dem Passat.

Auf der Nordostseite der Insel sieht man verfallene Häuser stehen. Sie stammen von einer früheren brasilianischen Besatzungstruppe. Jetzt sind, wie das Seehandbuch verrät, nur Herden von wilden Ziegen hier, Überbleibsel aus der Weltkriegszeit, als man hier einige Dutzend Menschen interniert hatte.

Wir beobachten mit den Gläsern, wie die Brandung haushoch gegen die steilen Felsen schlägt. Eine Landung wäre nicht so einfach, und seit Jahrzehnten ist wohl auch keine mehr versucht worden.

Einen ganzen Tag lang sonnen wir uns vor diesem unbeschreiblich wilden Eiland, dann geht es weiter.

In Anbetracht des neuen „Landganges" in Pernambuco hat unser Hof-Friseur außerordentlich viel zu tun. Fast müssen Karten ausgegeben werden. Einmal Haarschneiden gleich zwei Flaschen Bier, das ist der Satz.

Der Haarkünstler ist Troe, eigentlich zweiter Koch. Aber da er gelernter Schlachter ist, versteht er natürlich mit Messer und Schere umzugehen. Vielleicht hat er auch manchem Schweinchen die Borsten abgesäbelt. Er stellt sich wirklich recht geschickt an, und wir werden in der besten Gesellschaft weder ihn noch uns blamieren.

Am frühen Morgen des 22. März kommt die brasilianische Küste in Sicht, und um 11 Uhr legen wir in Pernambuco an. Nach den üblichen Formalitäten können wir ab Mittag richtiges südamerikanisches Festland betreten. Die meisten von uns kennen es übrigens längst. Die Flieger sind alle schon oftmals über den Südatlantik geflogen, und für die Seeleute ist Südamerika sowieso nichts Neues.

Brasilien! Wir haben weder den Amazonas befahren, noch den Araguay, wir haben noch nicht einmal Rio gesehen, aber wir laufen in den sonnendurchglühten Straßen von Pernambuco umher, das ist für den Anfang schon genug.

Der Eindruck der Stadt ist wie der einer süditalienischen oder südspanischen. Das gleiche bunte Treiben, nur noch etwas erregter und hitziger.

Wir Nordländer müssen ja grundsätzlich umlernen. Fahren wir z. B. in Berlin oder Hamburg in der Straßenbahn, dann haben wir das wohltuende Gefühl: hier paßt jemand auf uns auf: der Wagenführer, daß wir nicht zu schnell fahren und schwindelig werden, der Schaffner, daß wir nicht von der Plattform fallen, nicht zur Unzeit aussteigen, nicht im Fahren oder verkehrt rum den Wagen verlassen usw. Husten, Spucken, Niesen soll der Fahrgast auch nicht ... dann linke Hand am linken Griff usw. usw. Durch zahlreiche Verbotstafeln wird er auf alle möglichen Gefahren aufmerksam gemacht.

Nicht so in Brasilien! Der Direktion der Pernambuco-Straßenbahn ist es völlig gleichgültig, auf welche Art ein Fahrgast befördert zu werden wünscht. Sie fährt, das ist alles. Sie fährt schnell, denn time is money. Sie hält sogar gelegentlich, das ist schon viel. Und die Fahrgäste? Die huppen so rauf und runter, wie es ihnen Spaß macht. In den verkehrsreichen Stunden sieht eine Bahn wie ein Bienenschwarm aus. Von dem Wagen sieht man nichts mehr, dafür hängen, stehen, knien, baumeln, schweben ungezählte männliche Wesen — nur Männer — außen an dem Wagen dran. Wenn einer losläßt und irgendwann — aber immer glücklich — aufs Pflaster knallt, ist er „ausgestiegen". Von welchen Passagieren der Schaffner eigentlich das Fahrgeld fordert, ist mir schleierhaft.

Die Erreichung des Fahrzieles auf der Pernambuco-Straßenbahn entspricht an körperlicher Leistung etwa unserem Sportabzeichen in Bronze. Die Schaffner erreichen in acht Stunden Dienstzeit mühelos

das goldene. Grundsatz der Straßenbahn ist übrigens: Es braucht ja niemand mit uns zu fahren. Wer es dennoch tut, macht es auf eigene Gefahr.

Es gibt aber noch mehr zu sehen als Straßenbahnen. Vor allem Menschen. Unendlich viele und alle Gattungen. Außer Männlein und Weiblein Weiße, Schwarze, Braune, Rote mit sämtlichen Schattierungen und Mischfarben. Ein Rassenforscher muß das Verzweifeln kriegen. Der Brasilianer soll einen sechsten Sinn dafür haben, sich zwischen den reinen Weißen, Negern, Indianern und Mulatten und Mestizen mit sämtlichen Zwischenstufen durchzufinden.

Am „Potsdamer Platz" in Pernambuco, der wichtigsten Straßenkreuzung, liegt das Café Lafayette. Tische und Stühle stehen weit auf den Bürgersteig hinaus. Ich setze mich an einen Tisch, trinke einen phantastischen Kaffee, rauche eine unerhörte Zigarre und staune über dieses Verkehrstempo.

In der Mitte des Platzes steht ein Verkehrsschutzmann (lies Verquer-Schutzmann!), ein Neger, der mit groß ausholenden — geradezu charmanten Armbewegungen den Verkehr regelt. D. h. er gibt nur an, welche Fahrtrichtung er jetzt von sich aus vorschlagen möchte. Wenn es einer sehr eilig hat, fährt er trotzdem genau senkrecht dazu. Hauptsache ist nur, daß er sich dann wie ein Besessener durch die Wagen der anderen Richtung hindurchschlängelt. Dem Schutzmann ist das ganz gleich, er hat nur den Verkehr zu regeln, aber nicht auf das Wohl und Wehe der Leute aufzupassen.

Da kommt ein Zeitungsjunge zu dem Schutzmann und gibt ihm eine Zeitung. Dieser läßt jetzt Verkehr Verkehr sein, geht auf den nächsten Bürgersteig, lehnt sich gegen eine Laterne und liest die Zeitung. Er liest sie gründlich, von Seite zu Seite. Vielleicht kann er sogar nur mühsam lesen, es gibt noch genug Analphabeten in Brasilien — und der Verkehr wickelt sich auch ohne ihn ab. Nach etwa 20 Minuten ist er fertig, steckt das Blatt in die Tasche, geht wieder in die Mitte des Platzes, „verquert" von neuem den Verkehr und schlägt mit liebenswürdigen Arm- und Körperbewegungen den Fahrzeugen andere Richtungen vor.

Andere Länder, andere Sitten!

Berühmt sind die Edelhölzer in Brasilien. Staunend stehe ich vor Schaufenstern, hinter denen die herrlichsten roten Hölzer mit wunder-

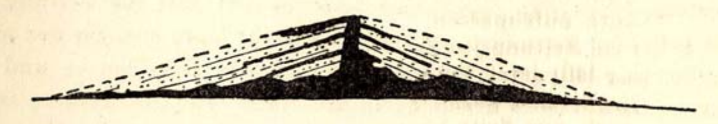
barer Maserung zu handwerklichen Gebrauchsgegenständen verarbeitet sind. Besonders schön sind Lampenschirme. Die helle Lampe dahinter bringt das farbige Holz und die Struktur voll zur Geltung.

Am nächsten Morgen 8 Uhr erfolgt die Weiterfahrt. Es war nur ein kurzer Besuch, aber nun drängt es uns heim. Unsere bestimmte Absicht, die Post auf schnellstem Wege nach Deutschland zu befördern, ist gelungen; denn die „Friesenland“, das Schwesterschiff der „Schwabenland“, lag im Hafen, und schon morgen wird eine Do 17 unsere Briefbündel in drei Tagen über den Atlantik, Lissabon, Marseille, Stuttgart nach Berlin bringen.

Wir selbst werden noch drei Wochen brauchen! Aber drei schöne Wochen!

Fernando Noronha! Eine wunderbare Insel! Dem Geologen hüpft das Herz im Leibe, wenn er diesen prachtvollen, richtig abgeknabberten Lavapfropfen sieht.

Der „Finger Gottes“ heißt er. Als der Vulkan noch tätig war, sah er so aus, wie die Abbildung zeigt, ein hoher Aschenkegel, der gelegentlich auch Lavaströme förderte. Nach Aufhören der vulkanischen Tätigkeit setzte die Verwitterung ein und zerstörte den Berg. Die weichen Aschenschichten und die dünnen Lavaströme wurden durch Wind und Wetter sehr bald fortgewaschen, nur die harten, festen Lavamassen blieben erhalten. Dazu gehörte vor allem die Ausfüllung des Vulkanschlots, ein riesiger Lavapfropfen hatte sich hier festgesetzt. Dieser Pfropfen wurde mehr und mehr aus der umgebenden Asche herausmodelliert und reckte sich bald wie ein ungeheurer Finger in die Luft.



Fernando Noronha
■ Lavaströme
::: Lockermaterial-Aschen

Schmucke Häuschen in paradiesischen Häfen. Man erkennt die „Schwabenland“, die man von früheren Besuchen her in bester Erinnerung hat. Boote kommen entgegen. Gute Freunde sind drin und

tauschen mit Kottas, den Fliegern und uns allen par distance herzliche Umarmungen aus.

Wir tuten nur zur Begrüßung, mehr Aufwand an Zeit können wir uns leider nicht leisten. Wir müssen heute noch 100 Seemeilen „fressen", sonst erreichen wir möglicherweise nicht zeitig genug Cuxhaven und Hamburg mit dem schon längst auf Minuten genau angegebenen Begrüßungsprogramm.

Es klopft.

„Herein!"

Ein gebrochener Mann wankt mit verstörtem Blick zur Tür herein, wirft sich auf den schnell untergeschobenen Stuhl und stöhnt — Kapitän Ritscher.

„Ja, was ist denn los, Käpt'n?"

Paulsen ist gerade bei mir, und wir denken, es hat sich jemand das Genick gebrochen oder der Reis ist angebrannt oder . . .

„Lesen Sie!"

Wir lesen ein Telegramm. Ein ganz langes Telegramm. Es war sicher sehr teuer. Das Wort 30 Pfennige. Und drin steht die genaue Reihenfolge aller Begrüßungsfeierlichkeiten mit Vorspeisen und Nachtisch.

„Aber, das ist doch alles wunderschön! Was haben Sie denn? — —"

„O Gott! Dann muß ich ja wohl auch Reden halten!"

Wir wollen uns übrigens nicht lumpen lassen, wir wollen auch ein Begrüßungsessen geben. In Cuxhaven. Wenn alle Herrschaften, die zum Empfang herbeigeeilt sind, sich an Bord stürzen. Es soll Labskaus geben, ein richtiges Seemannsessen. Wo nehmen wir das Geschirr her? Bei den vielen Stürmen ist uns leider nur ein kleiner Rest geblieben.

„Könnten die Ehrengäste nicht gleich Geschirr und Stühle mitbringen?" meint Lange.

Außer dem Essen sollen die Gäste einen Überblick über unsere Flüge und die geleistete wissenschaftliche Arbeit erhalten. So haben die Wissenschaftler wieder reichlich zu tun.

Geographie der Antarktis

Die nochmalige eingehende Beschäftigung mit den Problemen der Antarktis führt zu interessanten Schlüssen, die ich an dieser Stelle gern einmal im Zusammenhang niederlegen möchte. Ich kann allerdings nur auf die geographischen Verhältnisse eingehen und muß die Leser auf das bald erscheinende Expeditionswerk verweisen, das die Arbeiten sämtlicher Mitarbeiter vollständig enthält.

Die Übersichtskarte am Schluß des Buches zeigt den antarktischen Kontinent. Wir erwähnten schon früher, daß es sich um ein Gebiet anderthalbmal so groß wie ganz Europa handelt. Die genaue Größe ist noch immer unbekannt, man schätzt den Flächenraum zu 14 Millionen qkm (Europa 10 Millionen qkm).

Von diesem Riesengebiet ist noch heute herzlich wenig bekannt. Die schraffierten Teile geben die Stellen wieder, die überhaupt bisher von Menschen betreten, überflogen oder wenigstens gesehen worden sind. Zählt man die einzelnen Fleckchen zusammen, dann erhält man etwa 2,3 Millionen qkm. Der unbekannte Rest ist aber 11,7 Millionen qkm groß.

Diese Zahl bezieht sich auf das südpolare Festland. Der Raum der antarktischen Zone ist sicher noch größer, denn das umgebende Meer ist den größten Teil des Jahres hindurch ja ebenfalls vereist. Notiert man sich aus der Literatur auf jedem Längengrad die äußersten Punkte, an denen man bisher das gefrorene Meer, das feste Packeis, beobachtet hat, dann gibt die Verbindungslinie dieser Punkte die Grenze der Antarktis an. Sie umfaßt etwa 36,8 Millionen qkm.

Nach außen schließt sich die sogenannte Subantarktis an. Sie liegt größtenteils im Meer. Hier herrscht das Treibeis, lockere Eistafeln, die von Strömungen hin und her geschoben werden und in dem wärmeren Wasser mehr und mehr abgeschmolzen werden. Gelegentlich kommen sie bis nach Kapstadt.

Die charakteristischen schroffen Basaltspitzen der Drygalski-Berge, benannt nach dem Polarforscher, der als erster Deutscher den antarktischen Kontinent betrat

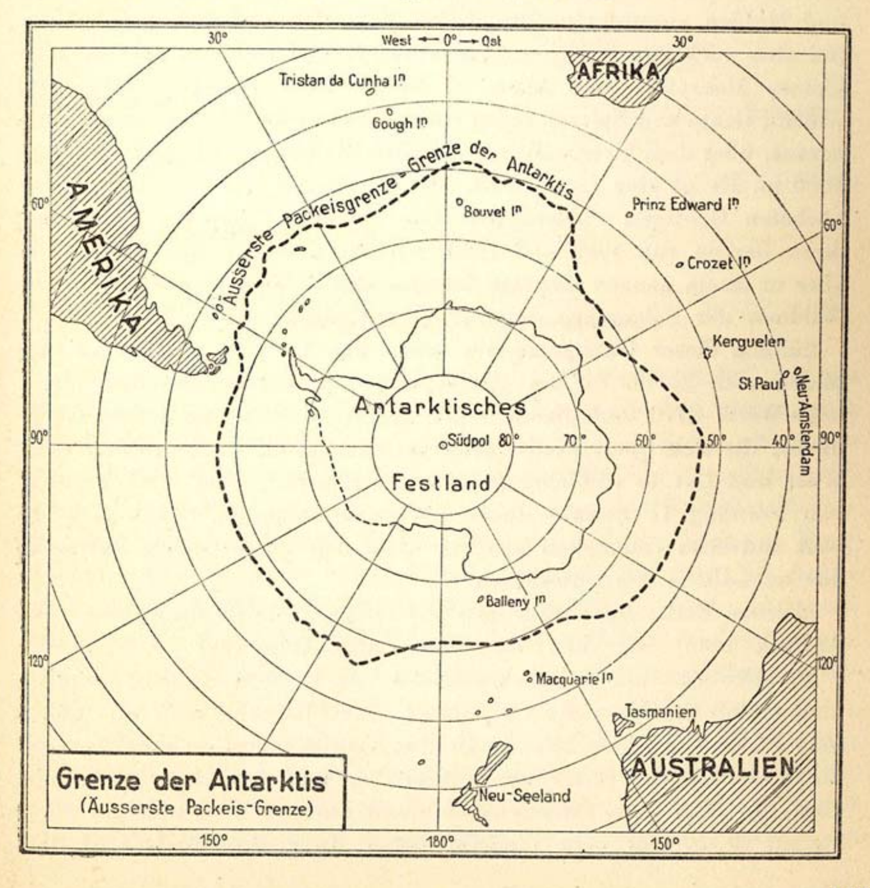
Eine richtige Alpenlandschaft, aber versunken in ungeheuren Eismassen

Modell unseres ganzen Arbeitsgebietes am Südpol, das mit seinem rund 600 000 Quadratkilometer großen Gebiet etwa der Größe des Großdeutschen Reiches entspricht

Erste Landung am Schelfeis

Da ich als Schüler am eigenen Leibe erfahren habe, wie schwierig es ist, sich von Gebirgsgegenden allein aus Kartenskizzen oder Bildern den richtigen Eindruck zu verschaffen, so bastele ich mit dem Zimmermann Schäfer ein Relief unseres Arbeitsgebietes. Ich nehme schon vorweg, daß dieses Gebiet später den Namen „Neu-Schwabenland" erhält. Natürlich ist das Relief außerordentlich verkleinert, denn seine Breite dehnt sich über rund 1200 km aus. Neu-Schwabenland entspricht mit seinen etwa 600000 qkm etwa der Größe Deutschlands.

Von unseren Flügen, die ja in den früheren Kapiteln einzeln angeführt wurden, kennen wir schon zahlreiche Einzelheiten. Zusammenfassend brauche ich hier nur folgendes zu erwähnen:



Grenze der Antarktis
(Äusserste Packeis-Grenze)

Von den 10 bis 60 m hohen Ost-West verlaufenden Schelfeiskanten steigt das Eis in unübersehbarer breiter Front langsam und gleichmäßig aufwärts. Erst nach rund 100 km ist die Eisfläche 1000 m hoch, jetzt beginnen die ersten Felsspitzen herauszugucken. Kegel und Kugel sind fast die weitesten Ausläufer. Die Berge sind noch recht verstreut. Nach weiteren 100 km sehen wir die ersten größeren Gebirgsmassive, die aus Einzelbergen und zusammenhängenden Berggruppen sowie Kettengebirgen von 30 bis 60 km Länge bestehen. Die Berge sind schon wilde Gesellen.

Ein wahnsinniger Wind — stärker als sonstwo auf der Erde — fegt über die Felsen. Schnee kann sich nur in den windgeschützten Löchern und Mulden ansammeln. Die steilen Schroffen sind frei von Schnee, frei aber auch von jeglicher Vegetation. Kein Grashalm, kein noch so kleines Moospflänzchen kann in dieser Kälte gedeihen. Die Felsnadeln, Grate und Spitzen ragen einige hundert bis 2000 m aus dem Eis heraus, über dem Meeresniveau erreichen die höchsten Gipfel 3000 und 4000 m. Es ist eine Landschaft, wie wir sie auf der Erde nur in den höchsten Gebirgen wiederfinden. Die zentralen Teile der Alpen mit ihren Bergen von 4000 und 4500 m Höhe sind zwar genau so hoch, aber in ihrem ganzen Gepräge formlos und niedlich gegen die bizarre Wildheit der Felszacken des Südpolkontinents.

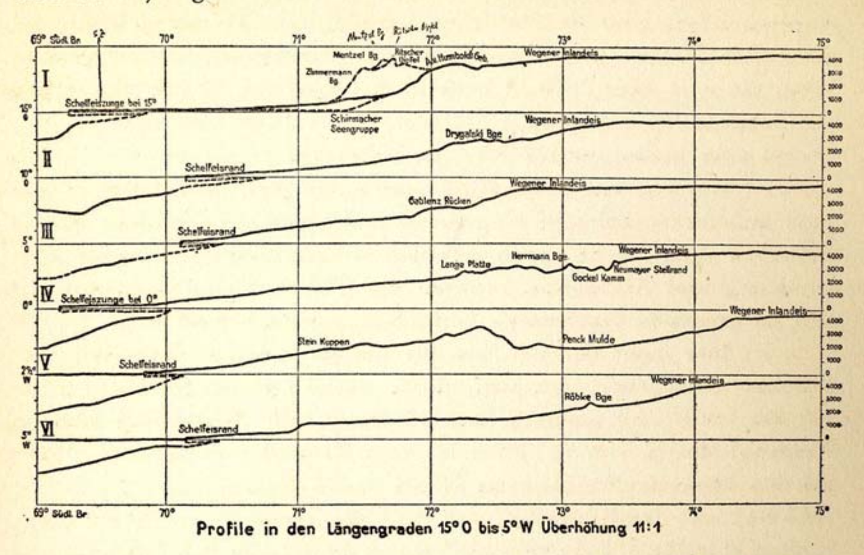
Südlich dieser Gebirgsmassive steigt das Eis jetzt rascher an und bildet nach 20 bis 50 km Entfernung eine mehrere hundert Meter hohe WSW-ONO verlaufende Stufe, den Rand einer ungeheuren Hochfläche, die sich, jetzt wieder langsam ansteigend, unübersehbar nach West und Ost in südlicher Richtung ausbreitet. Am Umkehrpunkt von Fernflug II konnte dieses „Wegener-Inlandeis" nach 200 km weit südwärts eingesehen werden, ohne daß die geringste Felszacke das unendliche Eis unterbrach.

Mehrere Meilen hoch über dem Pol erhaben, welch ein wundervoller Anblick böte sich dem scharfblickenden Auge dar!

So schwärmt ein Polarschriftsteller vor hundert Jahren, ohne zu ahnen, daß die Voraussetzung dafür, das Fliegenkönnen, tatsächlich bald vorhanden ist. Je höher man hinaufkommt, desto mehr schrumpft die Erdoberfläche unter uns zusammen, und aus einer Höhe von 1000 km sieht ganz Neu-Schwabenland etwa so groß aus wie unser Relief, d. h. nur dem scharfsehenden Auge. Einzelheiten in den

Gebirgen werden kaum noch zu erkennen sein, deshalb erhöhen wir alle Niveauunterschiede um das Zehnfache.

Um das Ansteigen zum Südpol noch zu verdeutlichen, legen wir durch das Relief 6 Schnitte längs der Meridiane. Die Schnitte (Profil I bis VI) liegen zwischen 15° Ost und 5° West.



Profile in den Längengraden 15° O bis 5° W Überhöhung 11:1

Diese Profile, dann das im Foto wiedergegebene Relief und die Karte unseres Arbeitsgebietes am Schluß des Buches zeigen auch die Verteilung der größeren Gebirgsmassive. Von links nach rechts (von O nach W, weil S oben ist) und in den Profilen von oben nach unten ergeben im Osten die höchsten Gebirge das Wohlthat-Massiv. In dem hierzu gehörigen Conrad-Gebirge sind die höchsten Bergspitzen unseres ganzen Abschnittes beobachtet worden. Sie haben noch keine Einzelnamen. Nach Westen schließen sich jetzt mit abnehmender Höhe das Drygalski- und Mühlig-Hofmann-Gebirge und das Ritscher-Land an. Die hohe Stufe zum Wegener-Inlandeis dagegen ist im Südteil des Ritscher-Landes am ausgeprägtesten.

Von der Schirmacher-Seengruppe in der Lücke zwischen Petermann-Kette und Alexander-von-Humboldt-Gebirge haben wir schon früher gesprochen. Sie haben sich als normale Schmelzwasserteiche entpuppt und sind nicht etwa vulkanischer Natur, wie ich aus den Photos lange

Zeit hindurch geglaubt habe. Aber trotzdem sind sie sehr wichtig und geben Anlaß zu interessanten geologischen Deutungen.

Betrachten wir allein das Wohlthat-Massiv (Karte am Schluß des Buches), so fallen ungeheure Gebirgsketten auf, die untereinander parallel laufen und fast S—N streifen. Die schmalen Täler sind bis 2000 m tief eingeschnitten. Und die nördlichen Eckpfeiler der Peterman-Kette und die hohen Zacken vom Ritscher-Gipfel, Mentzel- und Zimmermann-Berg, die weit über 3000 m hoch sind, liegen nur 30 bis 40 km von der Schirmacher-Seengruppe entfernt, deren Lage über dem Meeresspiegel aber höchstens 100 bis 150 m beträgt.

Es ist also hier ein Bodenprofil entstanden (vgl. auch Profil I), das ganz außerordentlich tief eingerissen und unruhig ist. Solche Profile entstehen nicht mehr durch normale Gebirgsbildung, normale Aufschüttung und Abtragung, sondern die Ursachen sind wohl nur auf sehr tiefgreifende tektonische Veränderungen zurückzuführen.

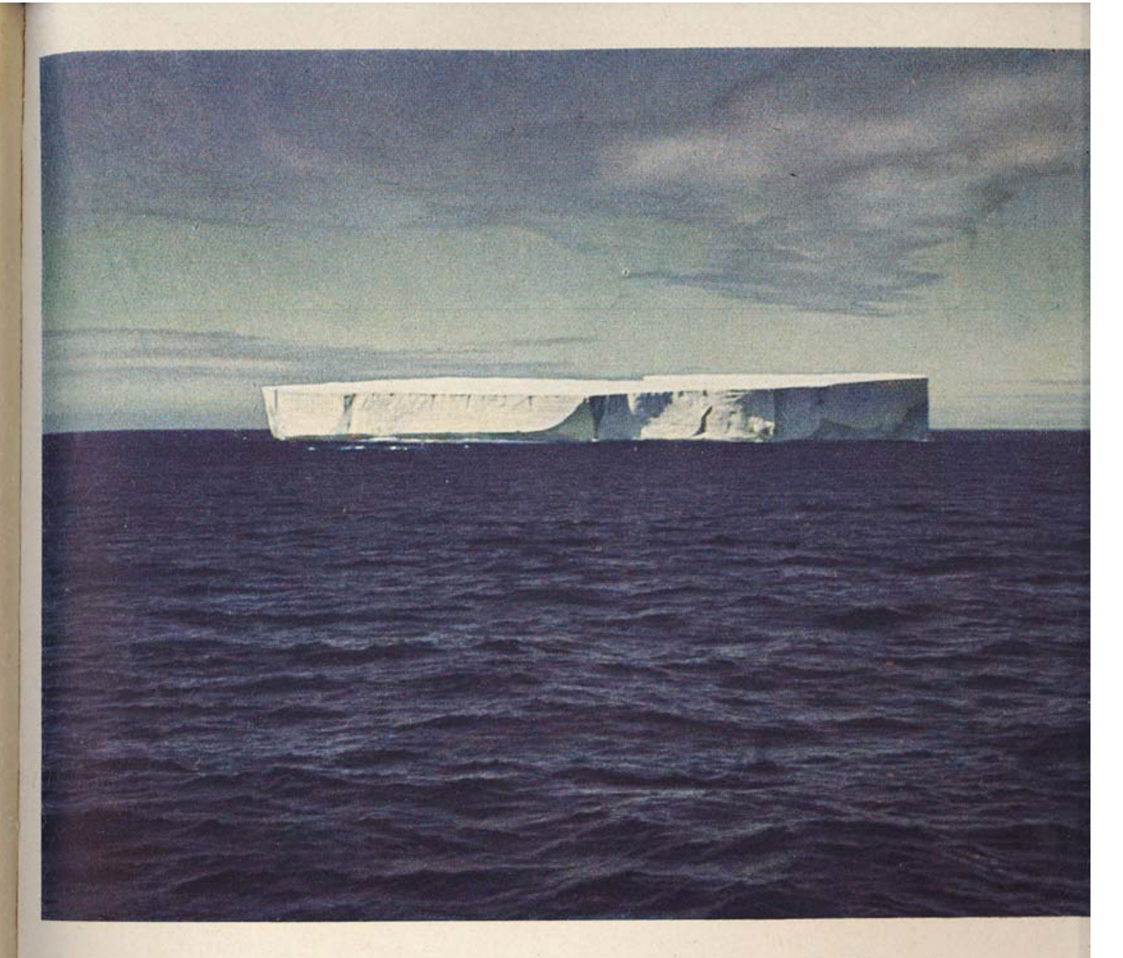
Es ist hier nicht der Ort, auf die komplizierten geologischen Verhältnisse einzugehen, ich will gleich das Ergebnis mitteilen: Eine 500 km lange und mehrere tausend Meter tiefe Spalte läßt sich im Wohlthat-Massiv von 72° 30′ S bis zum Eisrand und darüber hinaus auf den Meeresboden bis etwa 68° S nachweisen.

Es ist nicht damit erledigt, daß die Erde irgendwie in 500 km lange Spalten aufreißt. Häufig verschieben sich die Ränder von Spalten nicht nur horizontal, sondern auch vertikal. So kann eine Scholle gegen eine benachbarte um viele hundert Meter absinken oder aufsteigen. Wahrscheinlich ist das ganze Gebiet von der Schirmacher-Seengruppe bis zum Eisrand westlich der 500-Kilometer-Spalte abgesunken und hat unter anderem zur Bildung der über 100 km langen Eiszunge auf 15° O geführt.

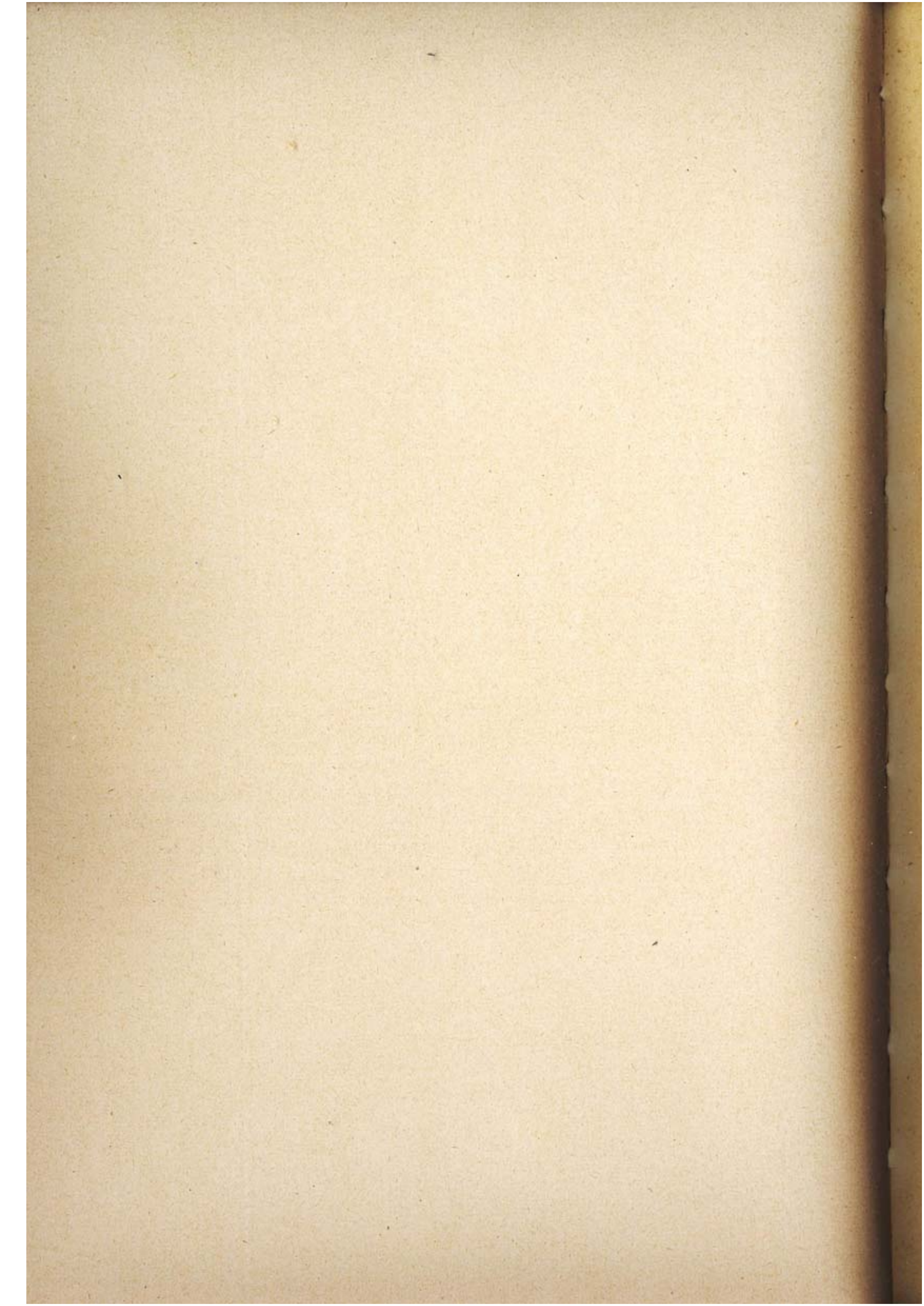
Das heißt also, die Eiszunge liegt wahrscheinlich auf Land auf, das Absinken, das sogenannte Verwerfen, erfolgte an dem heutigen Westrand der Eiszunge.

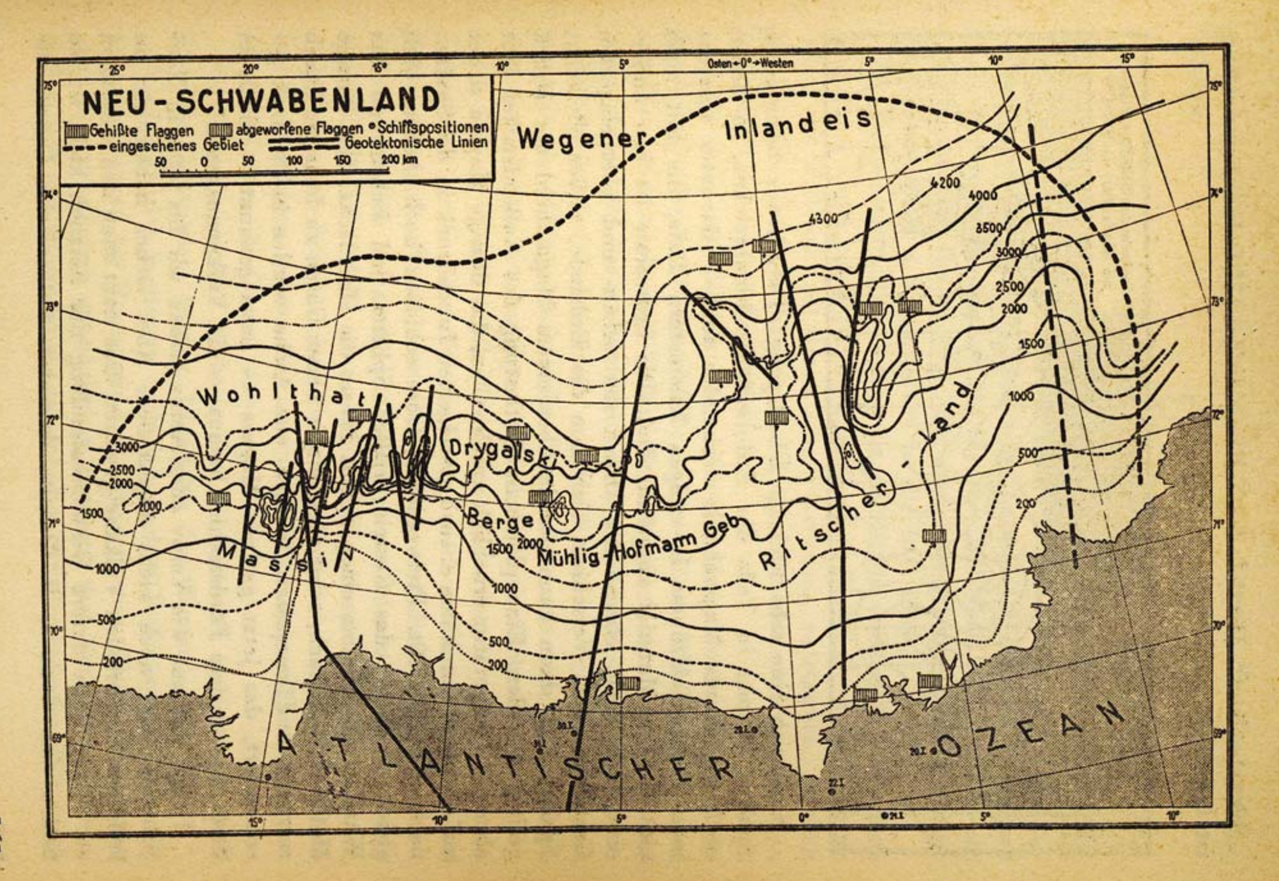
Auch die übrigen Teile unseres Gebietes sind mit ähnlichen tektonischen Linien ausgestattet. Die riesige Penck-Mulde im Ritscher-Land ist zweifellos ebenfalls ein solcher Einbruchskessel. Damit hängt auch die Bildung der zweiten etwa 90 km langen Eiszunge auf 0° zusammen.

Interessante Aufschlüsse über den Verlauf der Spalten auf dem Meeresboden vor der Schelfeisküste ergeben die Echolotungen der

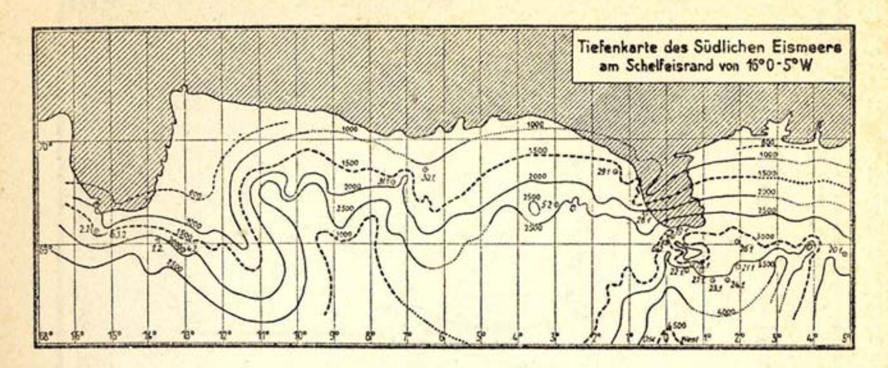


Ein typischer Tafeleisberg des Südpolarmeeres. Er ragt 40 m aus dem Wasser heraus. 300 m taucht er in das Wasser ein. Wir haben Eistafeln bis zu 25 km Länge gesehen. Gelegentlich kommen sie bis Kapstadt, bevor sie die tropische Sonne wegschmilzt




NEU-SCHWABENLAND
Gehißte Flaggen
abgeworfene Flaggen
Schiffspositionen
eingesehenes Gebiet
Geotektonische Linien
50 0 50 100 150 200 km
Osten ← 0° → Westen
Wegener
Inlandeis
Wohlthat
Massiv
Drygalski
Berge
Mühlig-Hofmann Geb
Ritscher-Land
ATLANTISCHER
OZEAN

„Schwabenland". Die tiefe S—N-Rinne an der 15° O-Eiszunge entlang, ist besonders auffällig.



Nun noch eine sehr wichtige Überlegung! Tiefgehende tektonische Spalten können in Teile der Erdoberfläche hinabreichen, in denen noch sogenannte Magmaherde vorhanden sind — darunter versteht man große Hohlräume in einigen Kilometern Tiefe, die mit noch glutflüssigem Material ausgefüllt sind. Die Erdwärme ist hier außerordentlich hoch, ebenso der Druck der neben- und übergelagerten Gesteinsmassen. Verschiebt sich nun die Erdrinde, reißen vielleicht Spalten auf, dann kann gerade über einem Magmaherd der Druck geringer werden. Eine plötzliche Entlastung des Außendruckes läßt aber die Temperatur erheblich anschwellen, das flüssige Magma siedet auf und wird durch den ebenso gesteigerten Innendruck in die Spalten nach oben gepreßt. Freiwerdende Gase schießen hoch, bohren sich gleichsam durch das Gestein, reißen Splitter und Ecken von den Wänden ab, schaffen einen Schlot bis an die Oberfläche. Das flüssige Material folgt nach, wird von immer neuen Gasen zu feinstem Staub zerrissen und zerspritzt, Wolken von Asche werden in die Luft geschleudert, das jetzt gasfreie Magma — Lava genannt — fließt in Strömen aus dem Förderschlot heraus — ein Vulkanausbruch!

Tätige Vulkane wie Vesuv oder Aetna haben wir bis jetzt in Neu-Schwabenland noch nicht angetroffen. Aber sicher haben hier in früheren Erdperioden Vulkane gewütet. Das sieht man den Gesteinen an. Wenn auch unsere Gesteinssammlung nur herzlich klein ist, so finden sich doch z. B. Basalte darunter, vulkanische Laven, die

wahrscheinlich vor 1 bis 2 Millionen Jahren (Tertiärzeit) gefördert wurden.

Man kennt aber tätige Vulkane in der Antarktis. Unserem Gebiet genau gegenüber liegt am inneren Rande der Roßbucht der Erebus, ein gewaltiger feuerspeiender Berg, der noch heute trotz einer ungeheuren Eisbedeckung seine Rauchwolken in die Luft bläst.

Der benachbarte Berg Terror ist gleichfalls vulkanisch, außerdem eine ganze Reihe am Rande der Roßbucht. Dieser N—S verlaufende Rand der Roßbucht ist durch eine Verwerfung entstanden. Ähnlich wie bei der Penck-Mulde ist ein riesiges Schollenstück abgesunken und bildet die fertige Roßbucht.

Fährt man vom Erebus aus nordwärts, dann stößt man auf die Inselgruppe der Antipoden, Bounty, Neuseeland (Nordinsel). Sie sind sämtlich vulkanisch. Die Reihe läßt sich über die Kermadec- und Tonga-Inseln bis Samoa verfolgen. Auch diese Inseln sind vulkanisch.

Parallel zu den Vulkanrissen auf den Kermadec- und Tonga-Inseln verläuft ein 9000 m tiefer schmaler Graben, der unsere Hypothese von einer langen tektonischen Spalte außerordentlich unterstützt.

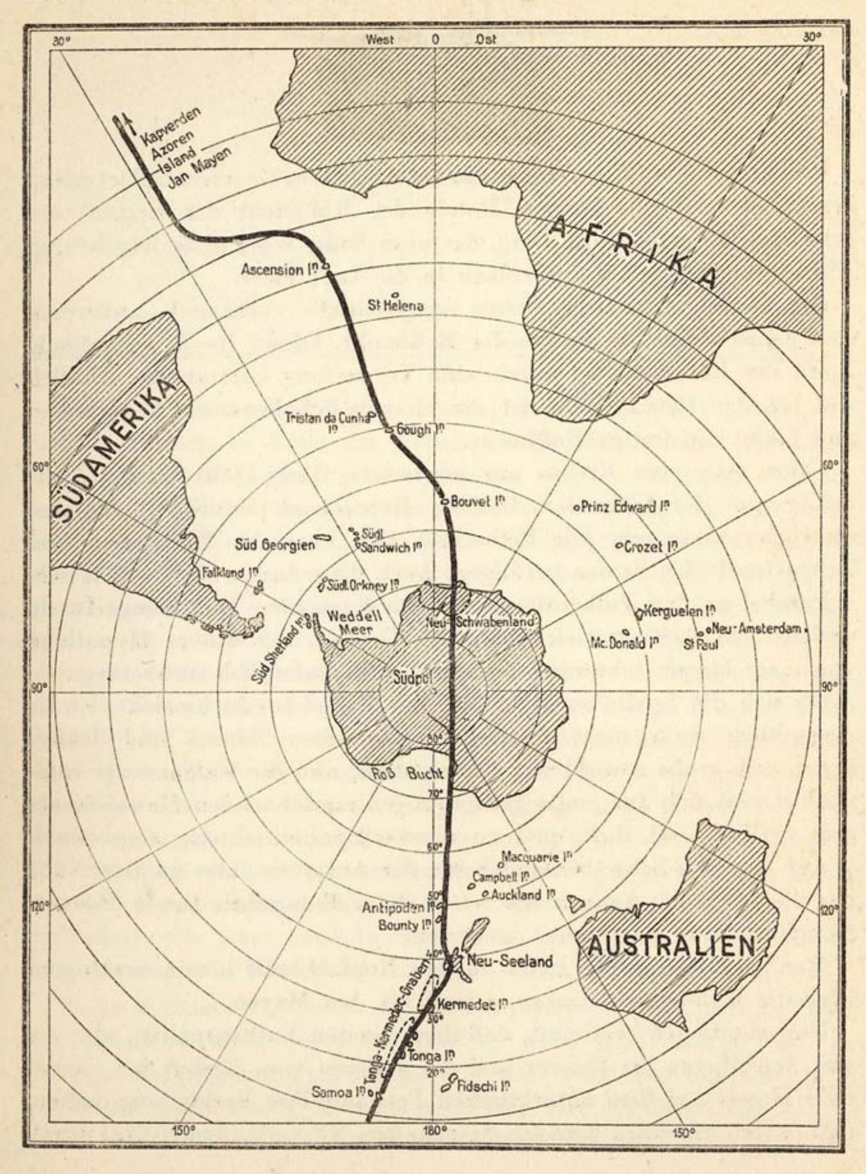
Ob sich die Spalte sogar bis zu den Hawai-Inseln hinzieht, ist im Augenblick noch nicht feststellbar. Zwischen Samoa und Hawai liegen eine große Anzahl von Querspalten, und die Vulkane der zahlreichen und sich auf große Entfernungen ausdehnenden Hawai-Inseln sind SSW—NNO, d. h. quer zu unserer Spaltenrichtung angeordnet.

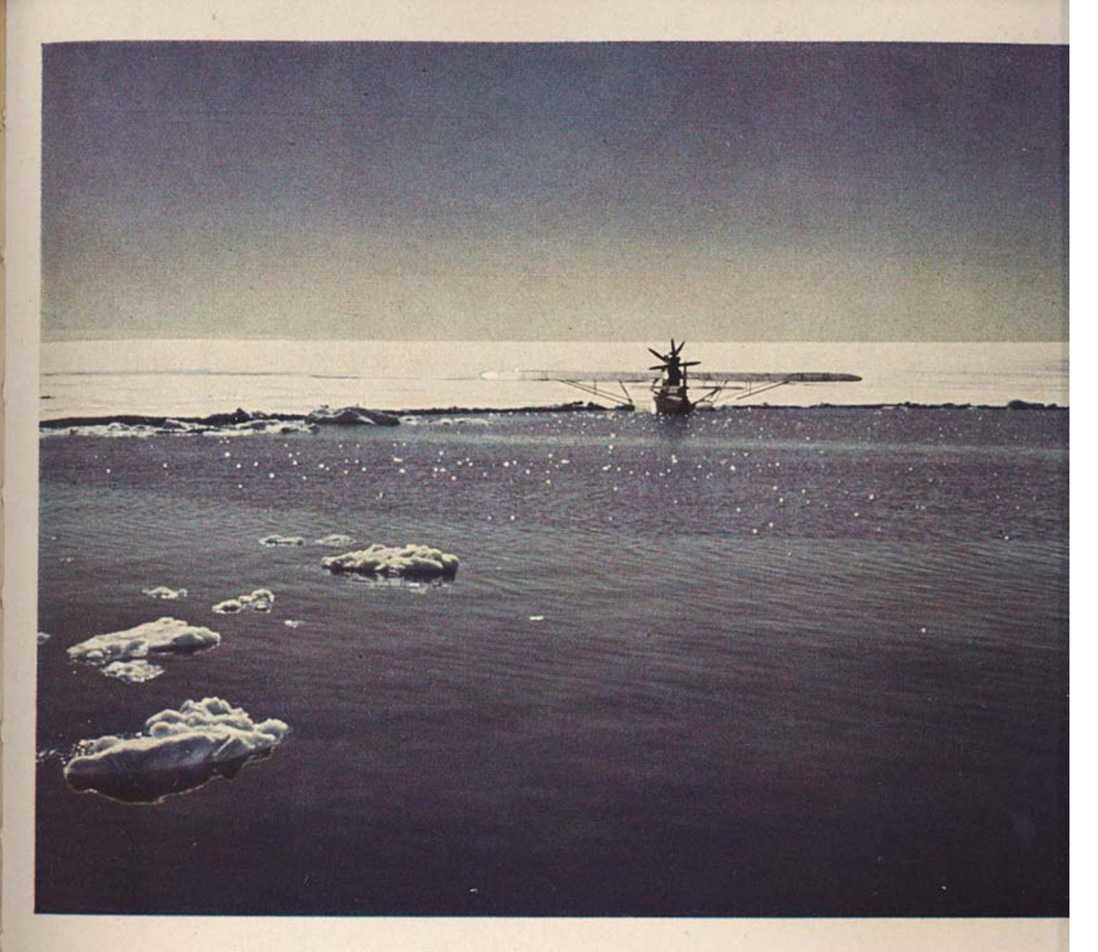
Auf der Neu-Schwabenland-Seite der Antarktis, also in der Nähe des 0°-Meridians, kennen wir schon die vulkanischen Inseln Bouvet, Gough, Tristan da Cunha, Ascension.

Man kann sogar die Reihe in den Nordatlantik hinein verlängern über die Kapverden, Azoren, Island bis Jan Mayen.

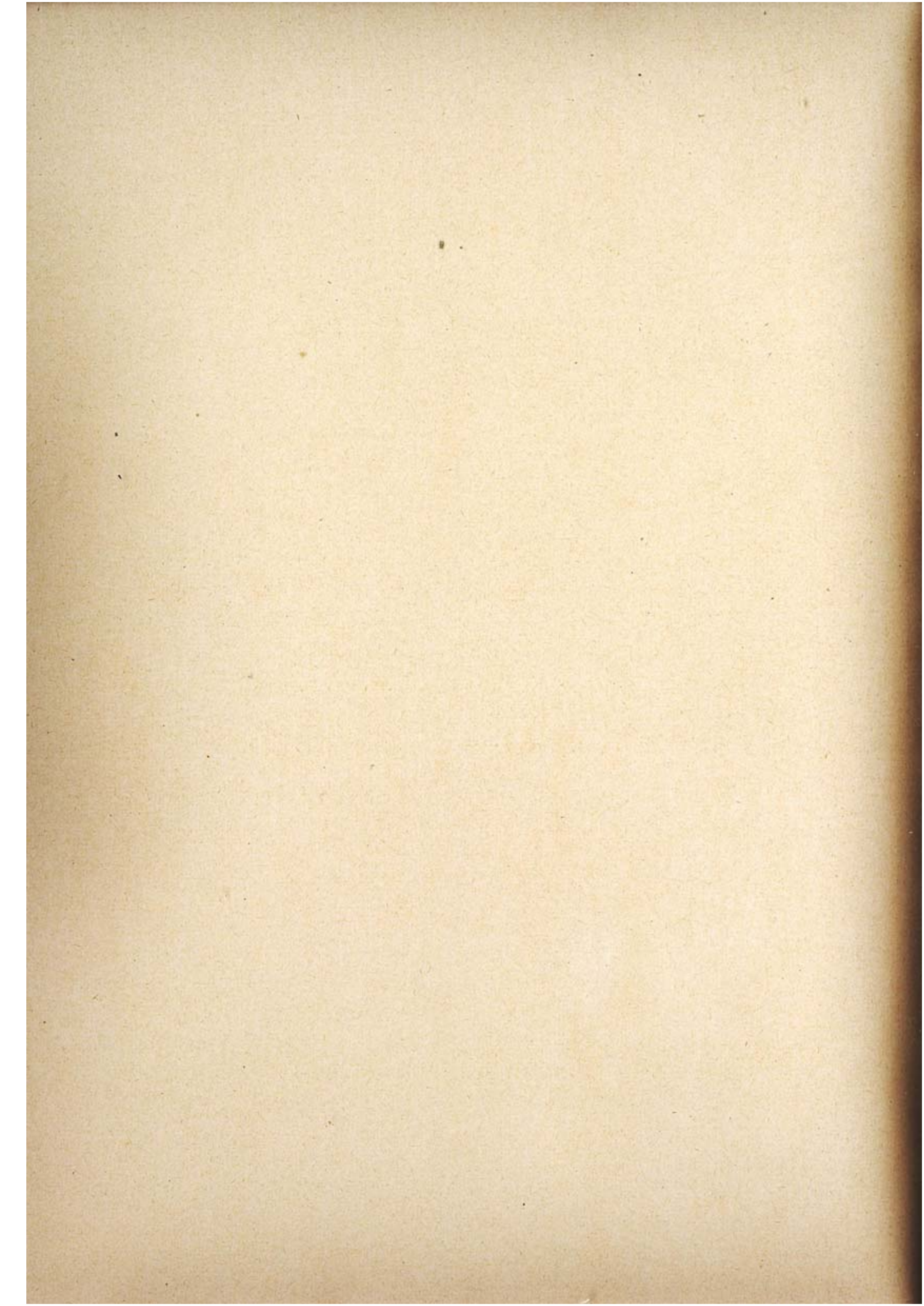
Nun glaube ich bestimmt, daß diese breiten Vulkanspalten, also die von Jan Mayen bis Bouvet und die anderen vom Erebus bis Samoa oder Hawai auf dem antarktischen Festland ihre Verbindung haben, daß es sich um einen einzigen riesenhaften NS verlaufenden Riß durch

fast die ganze Erdrinde handelt. Das Verbindungsstück sehe ich u. a. in der vorher erwähnten 500-Kilometer-Spalte.

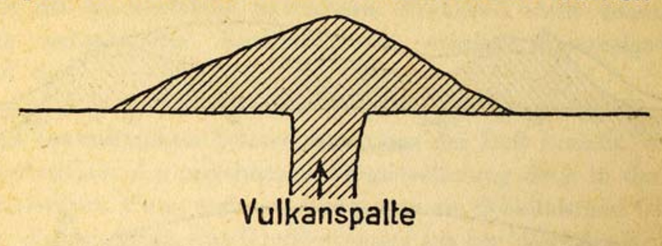




Das erste deutsche Flugzeug ist am Rande des Südpolkontinents gelandet



An sehr viel Stellen schneidet die Spalte in der Tiefe Magmaherde an, die vulkanischen Ausbrüche haben über diesen Punkten mit Lavaströmen und Aschenmassen die heutigen Vulkaninseln aufgebaut.



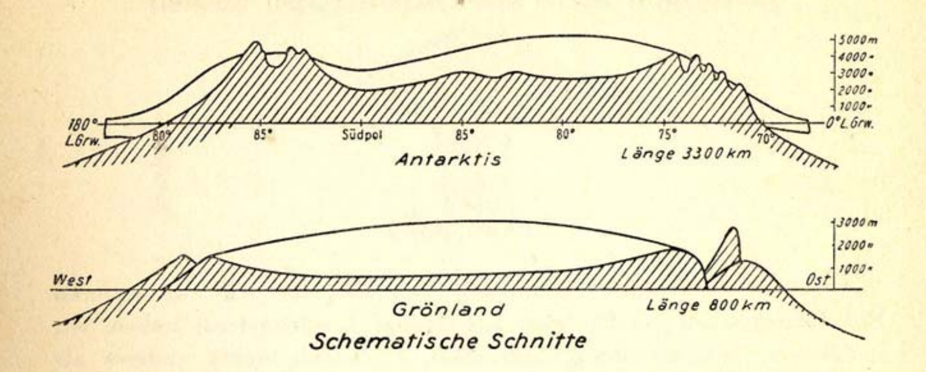
Auch die sogenannte Atlantische Schwelle, die wir von unseren Echolotungen auf der Hinfahrt zur Genüge kennengelernt haben, ist, in diesem Zusammenhang betrachtet, vielleicht nichts anderes als ein ungeheurer Reihenvulkan, geradezu ein Vulkankamm, nur von einer Länge, wie er bisher auf unserer Erde noch nicht beobachtet wurde.

Daß eine derartige Deutung des atlantischen Höhenrückens neue Schlaglichter auf die Entstehung des ganzen Atlantischen Ozeans zu werfen imstande ist, sei hier nur angedeutet. Die strengeren Beweise für die in diesem Buche vorgeschlagenen Arbeitshypothesen müssen später folgen. —

Wir müssen noch einmal aufs Eis zurück. Die verschiedenen Spalten, Einbruchskessel und Mulden haben wir schon weiter oben beschrieben. Betrachtet man auf der Übersichtskarte am Schluß des Buches die großen Mulden noch etwas genauer, so kann man feststellen, daß ihre Südränder die schon erwähnte hohe Stufe bilden, den Rand einer nach Süden, Ost und West ungeheuer ausgedehnten Eishochfläche. Diese — Wegener-Inlandeis genannte — gewaltige Eiskappe scheint sich, soweit unsere Beobachtungen reichen, südwärts über den Pol hinweg bis zur Roßbucht zu erstrecken. Wie weit sie sich nach den beiden Seiten hin ausdehnt, ist völlig unbekannt.

Aus den Expeditionen von Scott, Shackleton, Amundsen und Byrd kennen wir ganz gut die Gegend von der Roßbucht bis zum Südpol. Es ist auch bekannt, daß der Pol etwa 2900 m über dem Meeresspiegel

liegt. Da unser Wegener-Inlandeis schon am Nordrand eine Höhe von 4200 und 4300 m erreicht und noch weiter ansteigen soll, so wird ein Querschnitt durch den ganzen antarktischen Kontinent wie nachstehende Abbildungen aussehen.



Schematische Schnitte

Die Gipfelfläche und damit zugleich die Eisscheide liegt hiernach mit 4500 bis 5000 m etwa auf 81° südlicher Breite im Neu-Schwabenland-Sektor.

Eine genaue Kenntnis des Bodenprofils unter der gewaltigen zentralen Eiskappe ist nur durch Messungen der Eisdicke festzustellen. Der Querschnitt verdeutlicht, wie die Eismasse der Polkappe — übrigens die größte Eismasse, die auf unserer Erde überhaupt vorhanden ist und noch ausgedehnter als das Inlandeis während der Eiszeit in Nordeuropa und Amerika — wie ein zäher Teig nach allen Seiten auseinanderfließt. Sie ist das Hauptnährgebiet der Vereisung des ganzen Kontinents. Neu-Schwabenland ist trotz seiner Breite von 1200 km nur ein Teil des nach dieser Richtung abfließenden Eisstroms. Und unsere Gebirge bedeuten nicht viel mehr als kleine Riffe, die von der langsam vorgeschobenen Eismasse umspült werden.

In den Felslöchern, kleineren und größeren Mulden bilden sich natürlich wie in den Hochalpen Firnmulden, die Einzelgletscher in die Täler hinabschicken. Aber alle diese Gletscher münden in den Ur-Eisstrom, der schon von der Polkappe an den gesamten Erdteil überschwemmt, so daß der Zuschuß, den der riesige Eisschild durch die kleinen Gletscherchen erhält, nur eine geringe Rolle spielt.

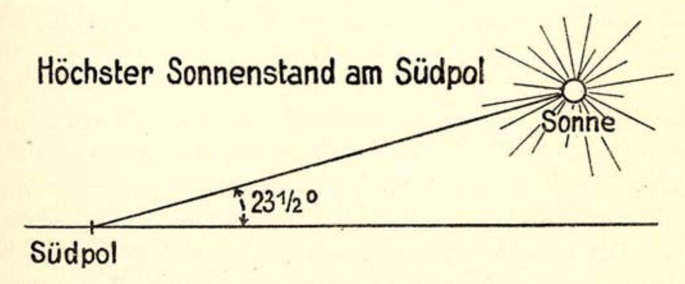
In den Zentralalpen ist die sogenannte Schneegrenze 2800 m hoch, d. h. oberhalb dieser Linie fällt jeder atmosphärische Niederschlag in Eisform nieder, also als Schnee, Hagel, Rauhreif usw. In der Antarktis liegt die Schneegrenze im Meeresniveau, d. h. es regnet niemals auf dem Festland, selbst nicht an der Küste, und jeder Schneefall läßt die Eisoberfläche anwachsen. Praktisch stellt demnach der gesamte antarktische Kontinent ein einziges Sammelgebiet = Firnfeld dar.

Wenn auch jedes Fleckchen am Schelfeisrand gewissermaßen Selbstversorger ist und seinen Schnee direkt aus der Luft bezieht, so ist das Hauptnährgebiet der ungeheuren Vergletscherung doch in der Gipfelfläche zu suchen. Unter anderem findet man am Schelfeisrand Gletscherspalten, die nur durch eine Großbewegung aus der Mitte des Eiskuchens nach außen entstanden sein können.

Weitere wissenschaftliche Arbeiten

Die Voraussetzungen für soviel Eis sind einmal darin begründet, daß wir uns ja in Südpolnähe befinden, zum anderen, daß ein zusammenhängendes Festland vorliegt.

Die Pole sind die Gegenden unserer Mutter Erde, die von Tante Sonne bei weitem am stiefmütterlichsten behandelt werden. Sie erhalten die geringste Sonnenwärme, mag die Sonne stehen wo sie will. Zwar bleibt die Sonne ein volles halbes Jahr Tag und Nacht über dem Horizont, aber die größte Sonnenhöhe beträgt nicht mehr als 23½°.



Dementsprechend ist es an beiden Polen kalt. Der Nordpol hat den Vorteil einer sehr großen bis 4000 m tiefen Wassermasse, die wie ein Wärmespeicher wirkt, da selbst Salzwasser sich nur wenig (2°) unter Null abkühlen kann. Der Südpol dagegen liegt auf einem Festland, das erstens sehr groß und zweitens auch sehr hoch ist. Beide Faktoren drücken die Kältegrade am Thermometer erheblich abwärts.

So ist es erstaunlich, daß unsere Flieger beim Fernflug VII an einem schönen „warmen" Sonnentag über dem Innern eine Lufttemperatur von —35° C feststellten.

Wintertemperaturen sind größtenteils nur bei Überwinterungen am Schelfeisrand gemessen worden. Die tiefste stammt von Amundsen

1910 bis 1912 mit —59° C. Byrd hat an seiner Überwinterungshütte 173 km vom Schelfeisrand entfernt als niedrigste Temperatur — 62° C abgelesen.

Auf Grönland, das ja in manchen Stücken dem antarktischen Festland ähnelt, sind in der Mitte des ebenfalls sehr mächtigen Eispanzers (Eismitte) von Joh. Georgi Lufttemperaturen bis zu —65° beobachtet worden. Die dünne Schuhsohle trennte einen Wärmeunterschied von über 100° (—65 bis +36°). Wie kalt es im Winter über dem Südpol sein wird oder noch hübscher auf der „Eisscheide" auf 81° S in unserem Schwabenland-Sektor, ist noch nicht beobachtet worden, aber daß es wahrscheinlich hier kälter ist als irgendwo sonst auf der Erde, ist recht einleuchtend.

Für die Wärme auf dem Schiff sorgt Uhlig mit seinen Männern, für die Kälte in der Luft Regula und Lange.

Täglich wurde eine Wetterkarte auf Grund eigener Beobachtungen und derjenigen von deutschen Walfängern (telegraphische Übermittlung) gezeichnet. Mit Registrierinstrumenten wurden fortlaufend aufgezeichnet: Luftdruck, Temperatur, Feuchtigkeit, Niederschläge, Strahlenintensität, Windrichtung und Windgeschwindigkeit. Daneben wurden zahlreiche Höhenwindmessungen durchgeführt. Die durchschnittliche Höhe der Ballone betrug 6000 m, die größte 25200 m, die größte in der Polarzone 22500 m.

Das hat noch nichts mit den Radiosonden zu tun, die in das „Extra-Sonderressort" von Lange fallen. Punkt 10 Uhr „nicht nur, nicht nur zur Sommerzeit, nein, auch im Winter, wenn es schneit" läßt er den Ballon los, der an einem Draht den geheimnisvollen Sender trägt. Daß für die ganze Dauer des Aufstieges laufend die Daten für Luftdruck, Temperatur und Feuchtigkeit gesendet werden, haben wir schon früher erwähnt.

Empfangsgerät ist nicht einfach der Kopfhörer oder Lautsprecher, sondern eine kleine mit Ruß geschwärzte Walze, auf der die aus dem Äther heranschwebenden Zeichen sich selbständig verewigen.

Irrtümer, die vielleicht durch falsches Abhören entstehen könnten, sind also ausgeschaltet. Vom 20. Dezember bis 7. April, d. h. an 106 Tagen, schickte Lange 184 Radiosonden in die mehr oder weniger blaue Luft, an den meisten Tagen also zwei Sonden, vor- und nachmittags. Innerhalb des Polarkreises gaben 36 Sondenaufstiege Aufschlüsse

über die meteorologischen Verhältnisse der höchsten Luftschichten. Die durchschnittliche Gipfelhöhe betrug 18 km. Nur 14 Ballone stiegen nicht höher als 12 km, aber 39 kamen über 20 km. Der Höhenrekord betrug 28½ km.

Auf 6° südl. Breite wurde in der Stratosphäre die tiefste Temperatur mit —74,4° gemessen.

Mit dem Spezialfüllraum und einem Startschacht gelang es Lange, die Radiosonden noch bei Windstärken bis 19 msec mit bestem Erfolg aufsteigen zu lassen.

Zum täglichen meteorologischen Programm gehörten auch sogenannte Kimmtiefenmessungen, die Viereck durchführte. Darunter versteht man Messungen des Winkels vom Horizont links zum Horizont rechts. Theoretisch beträgt dieser Winkel 180°, aber durch alle möglichen Einflüsse von Luft und Wasser, höhere oder niedrigere Temperaturen, Staubgehalt usw. weicht der Winkel nach der einen oder anderen Seite etwas ab.

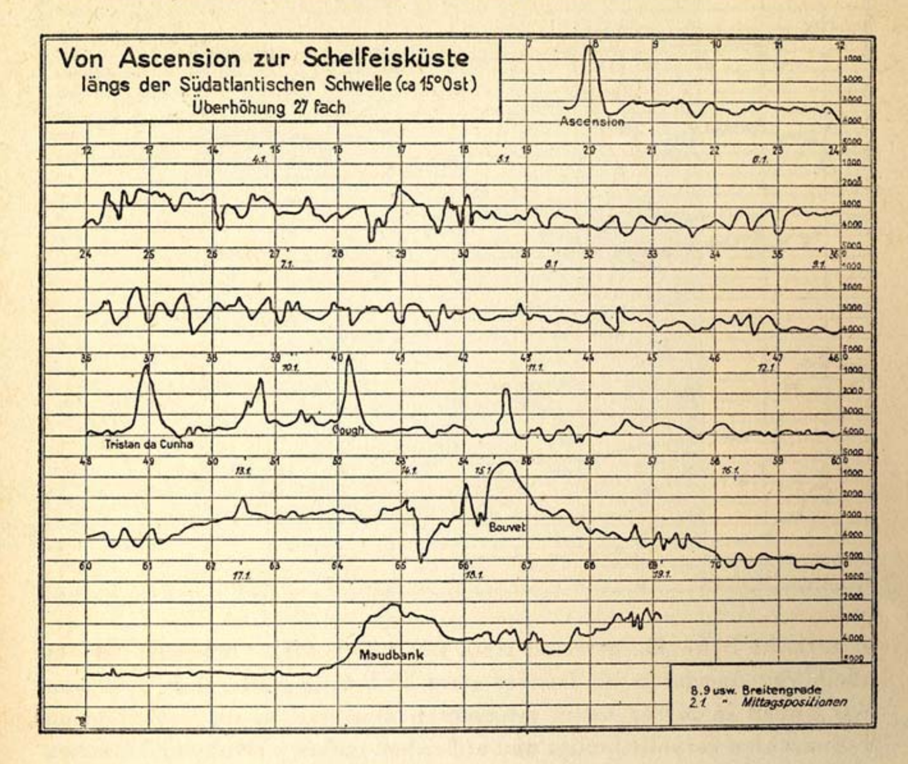
Den Staub direkt maß Gburek. Mit einem raffiniert kleinen Apparat, der gestattete, auf einer bestimmten Fläche jedes einzelne noch so winzige Staubkörnchen abzuzählen: ein, zwei, drei und vier!

Das Ergebnis, daß über Wasser und Eis staubfreie Luft vorherrsche, während Winde, die aus den Wüstengegenden Afrikas stammten, in größeren Mengen Staub mit sich führten, ist zwar nicht verblüffend neu; interessant waren aber die exakten Zahlen — etwa 200mal mehr als über Wasser.

Hand in Hand mit dem Staubkörnchenzählen ging das Messen des sogenannten Trübungscharakters der Atmosphäre oder umgekehrt der Intensität des Sonnenlichtes. Diese Beobachtungen unternahm gleichfalls Gburek. Den erdmagnetischen Bestimmungen von Gburek sind wir schon begegnet. Das war auf einer Eisscholle in der Nähe des Schelfeisrandes. Die ewig schwankende Scholle ließ keine exakten Beobachtungen zu. Dafür glückten ihm ein andermal auf einem größeren schwimmenden Eisfeld und auf dem Schelfeisrand selbst mehrere Messungen, so daß wir wenigstens von zwei Orten unseres Arbeitsgebietes die genauen Daten über die Abweichung der Magnetnadel besitzen.

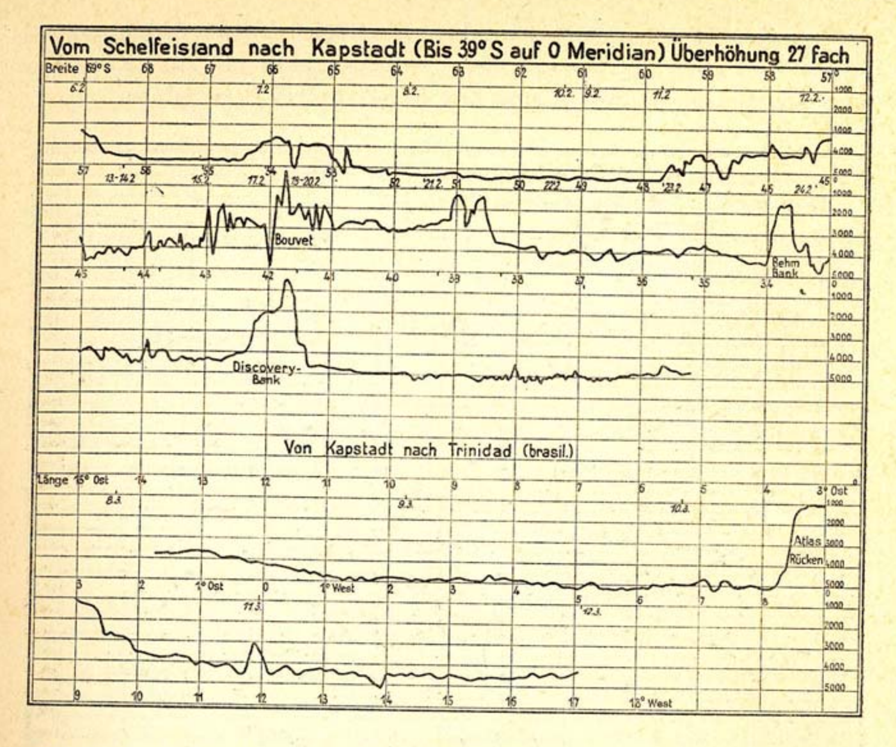
Die ozeanographische Arbeit zerfiel in drei Teile, Echolotungen, Stationen, laufende Registrierungen.

Die Echolotungen kennen wir schon. Die nachstehenden Abbildungen zeigen die Profile des Meeresbodens von Ascension bis zum Eisrand, vom Eisrand bis Kapstadt und von Kapstadt bis Pernambuco.



Das erste Profil ist gleichzeitig das Längsprofil der südatlantischen Schwelle, die hiermit erstmalig der Länge nach systematisch abgetastet wurde. Bouvet ist der letzte Pfeiler des untermeerischen Höhenzuges, von ihm ab fahren wir südwärts über eine Rinne von über 5000 m Tiefe. Die Lotungen am Eisrand sind aus der Karte Seite 162 ersichtlich, die den Meeresboden mit eingezeichneten Höhenlinien zeigt.

Die Profile vom Eisrand bis Kapstadt und von dort bis Pernambuco verstehen sich von selbst. Interessant sind bei dem letzten Profil die beiden großen 5000-m-Tröge des tiefen Atlantik, die durch ein Gebirge doppelt so hoch wie das Riesengebirge, unsere schon oft erwähnte



atlantische Schwelle, getrennt sind. Die Länge dieser Schwelle beträgt allein von Ascension bis Bouvet etwa 50 Breitengrade, d. h. 5500 km. Wir haben in bisher kaum erforschten Meeresteilen die vorhandenen Tiefenzahlen vervollständigt und außerdem mehrere Bänke und Rücken entdeckt. Die Namen Behm-Bank nach dem Erfinder des Echolots und Atlas-Rücken nach der Herstellungsfirma unseres am meisten gebrauchten Lots sind nur Vorschläge, die endgültigen Benennungen stehen noch aus.

Von den Stationen einschließlich der „Rasenden Paula“ haben wir genügend erfahren, wir kennen sie alle vom Eisrand bis Kapstadt. Mit den 10 Stationen am Schelfeis konnte Paulsen im ganzen 23 durchführen.

Zu den laufenden Arbeiten gehörten Messungen der Wassertemperatur an der Oberfläche und die Entnahmen von 337 Proben des Oberflächenwassers zur Bestimmung des Salzgehaltes.



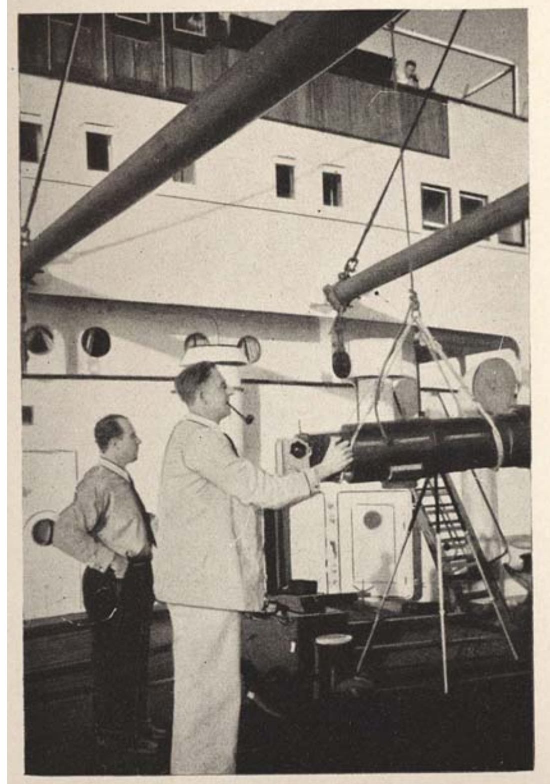
DieNeumayer-Steilwand mit der die Pol-Hoch fläche im Süden de Ritscher-Landes beginn



Eigenartige Seen bilden sich im und auf dem ewigen Eise, die trotz der Kälte nicht zufrieren: Schirmacher-Seengruppe nördlich von dem Wohlthat-Massiv

Ausschnitt aus einem Stereoplanigraphensaal der Hansa-Luftbild G. m. b. H., Berlin

Unsere eisernen Kisten mit den entwickelten Filmen der ungefähr 11 600 Luftaufnahmen wurden sofort nach der Rückkehr der Expedition der Hansa-Luftbild G. m. b. H. in Berlin übergeben, wo nach der photographischen Bearbeitung der Filme aus den 11 600 Einzelbildern die kartographischen Auswertungen unseres Arbeitsgebietes vorgenommen werden sollen. Zur Herstellung einer solchen Karte werden die Luftaufnahmen in den dafür vorgesehenen Auswertegeräten (Stereoplanigraphen) ausgemessen und somit graphisch zu einer Karte umgeformt



Der Verfasser an der „Kanone“, einer Riesenkamera für Fernaufnahmen

Zum Schluß des wissenschaftlichen Abschnittes wollen wir noch die Arbeit Barkleys streifen. Außer der Pinguinbetreuung hatte er sich um jegliches Getier zu kümmern, was auf, über, neben und unter der „Schwabenland“ angetroffen werden konnte. Selbst für meinen kleinen Holzpinguin vor dem Bullauge in meiner Kabine zeigte er lebhaftes Interesse. Nur die Mäuse, die scharenweise alle fetten Gründe des Schiffs aufsuchten, und die Kakerlaken „fleißige Lieschen“, forderten nicht seinen Ehrgeiz heraus.

Ganz besonders hatten es ihm die Wale angetan. Auf der Walkocherei „Jan Wellem“ ist er schon ein Jahr vorher als Biologe mit ins Südliche Eismeer gefahren und hat Finn-, Pott- und Blauwale zerlegt wie andere Leute Kieler Sprotten. Dabei hat ihm übrigens Kraul geholfen, der seinerzeit den „Jan Wellem“ befehligte.

Die wenigen Walfische, die wir diesmal zu Gesicht bekamen, wurden selbstverständlich genau registriert. Wichtiger als die Wale war uns aber die Nahrung des Walfisches, die größtenteils aus dem sogenannten Krill besteht. Das sind kleine Krebse etwa von der Größe unserer Krabben. Man hat sie Walkrebschen getauft. Sie sehen rot aus, kommen in solchen Mengen im Eismeer vor, daß ein Wal von 30 m Länge sein reichliches Mittagessen findet.

Selbstverständlich interessiert jetzt die Frage, wovon nun das Walkrebschen lebt. Seine Nahrung scheint (nach N. Peters) vorwiegend aus kleinen grünen Kieselalgen zu bestehen, die sich im Sommer in ungeheurer Fülle entwickeln und dem Meerwasser die grünliche Farbe geben.

Einer frißt immer den anderen! Meistens die größeren den kleineren. Die Kieselalge ist das zarteste Lebewesen. Sie ist kaum für sich selber da. Sie existiert nur, um gefressen zu werden. Sie wird von vielen Tierchen gefressen. Mit besonderer Lust von unserem Walkrebschen, dessen Magen grün ist vor lauter Kieselalgen.

Auch das Walkrebschen ist noch immer klein und zart, darum hat es viele Feinde. So stellen ihm Fische aller Größen, Tintenfische, Pinguine, andere Vögel und Robben nach. Eine Robbe hat von ihrem Lieblingsfrühstück geradezu den Namen Krabbenfresser erhalten. Am tollsten räumt der Wal unter den Krebschen auf. So ein Blau- oder Finnwal fährt mit großer Geschwindigkeit, auf der Seite liegend, in einen Krillhaufen hinein, das Maul wie ein Scheunentor weit auf. Ist

das Maul voll, dann wird die Zunge kräftig gegen den Krill gedrückt, damit das Wasser durch die faserigen Barten abfließen kann. Der Krill wird also richtig ausgewrungen und wandert jetzt durch den Schlund in Speiseröhre und Magen.

Barkley und Kraul geben märchenhafte Darstellungen von geöffneten Walmägen, aus denen der rote Krill in Waggongröße auf das Deck hinausquillt.

Vom Walfisch selbst noch ein paar Worte. Ich folge dabei verschiedenen Büchern und Aufsätzen des ausgezeichneten Walkenners Nik. Peters (u. a. „Der neue deutsche Walfang", Hamburg 1938). Genaue Aufzeichnungen über die Biologie der Wale mag man bei Peters oder im Expeditionswerk nachlesen, hier seien nur ein paar Angaben gemacht, die auch den Laien interessieren werden.

Von den vielen Walarten will ich nur die beiden größten erwähnen, Blauwale und Finnwale.

Durchschnittswerte über Fortpflanzung und Wachstum für südliche Blau- und Finnwale (nach Peters: Über Hochseewalfang und Tierleben im südlichen Eismeer. Hamburg 1937)

	Blauwal	Finnwal
Paarungszeit	um Juni herum	
Dauer der Tragezeit	$10\frac{1}{2}$ Monate	$11\frac{1}{2}$ Monate
Geburt: Zeit	um April herum	um Mai herum
Geburt: Größe der Jungen	7,0 m	6,0 m
Dauer der Säugezeit	7 Monate	6 Monate
Entwöhnung	um November herum	
Größe:	16,0 m	12,0 m
Beginn der Geschlechtsreife	Anfang des dritten Lebensjahres	
Männchen	22,6 m	19,5 m
Weibchen	23,7 m	20,0 m
Ausgewachsen im Alter von	10 bis 11 Jahren	6 bis 8 Jahren

Das sind ganz hübsche Zahlen! So ein gerade geborenes Blauwaljunges ist 7 m lang! Danke schön!

Die große Menge der südlichen Wale hält sich im Sommer in der Antarktis auf, im Winter im wärmeren Wasser, wo sie sich paaren und gebären. In der Regel bekommen sie nur alle zwei Jahre ein Junges.

Gelegentlich wurden sogar Zwillinge beobachtet. Das Höchstalter wird zu 20 bis 30 Jahre geschätzt.

Besondere international festgesetzte Schutzvorschriften versuchen den Walbestand zu erhalten.

Grundlage solcher Bestimmungen ist das sogenannte Genfer Abkommen zur Regelung des Walfanges vom 24. September 1931. Auf ihm fußt das Londoner Abkommen vom 8. Juni 1937 und das deutsche Walfanggesetz von 1. Juli 1937.

Einige Bestimmungen lauten:

Es ist verboten, geschützte Wale zu fangen oder zu töten. Geschützte Wale sind u. a.:

Jungwale
oder vom Muttertier noch nicht abgesetzte Wale,
Muttertiere, die von Jungwalen
oder noch nicht abgesetzten Walen begleitet sind.

Geschützte Wale sind auch Blau-, Finn- und Pottwale von geringerer als den nachstehend genannten Längen:

Blauwale . . . . 21,34 m
Finnwale . . . . 16,76 m usw.

Diese „krummen" Meterzahlen gehen auf gerade englische Maße zurück. 21,34 m = 70 engl. Fuß, 16,76 m = 50,5 Fuß.

Schongewässer und Schonzeiten:

. . . .

Der Hochseefang (sogenannter pelagischer Fang) von Bartenwalen darf nur zwischen 8. Dezember und 7. März erfolgen.

Gebot vollständiger Verwertung

. . . .

(früher wurde nur der Speck verwandt, Knochen, Fleisch, innere Organe dagegen weggeworfen).

Beschränkung der Anzahl der gleichzeitig gefangenen Wale.

Entlohungsvorschriften.

Harpunenschützen und die am Fang oder an der Verarbeitung beteiligten Leute erhalten Fangprämien. Für geschützte Wale, die „versehentlich" geschossen werden, fällt die Prämie fort.

Alle Walfangunternehmen sind verpflichtet, bestimmte Fangtagebücher zu führen, außerdem wacht ein besonderer Walfanginspektor

bei jeder Walfangflotte über die Durchführung der gesetzlichen Bestimmungen.

Und warum werden überhaupt Wale gefangen?

Weil ein solcher Blauwal eine Speckschicht bis über 20 cm Dicke aufweist und Walspeck bis zu 80% reines Öl enthält!

Die beste Sorte dieses Öls wird zur Margarinefabrikation verwandt, die übrigen zu technischen Zwecken (Seifen, Schmieröle usw.) Deutschland hat einen außerordentlich hohen Bedarf an Walöl und führte bisher jährlich etwa 200000 t (zu je 1000 kg) ein.

Ein Blauwal von 24 m Länge liefert im Durchschnitt 13,5 t Walöl. Neben dem Speck werden auch alle anderen Teile des Wals (Knochen, Fleisch, das sehr wohlschmeckend ist, Barten, Eingeweide) restlos verbraucht.

Einige Zahlen aus dem Weltwalfang.

Fangjahr	Land-stationen	Schwim-mende Kochereien	Erlegte Wale	Ölausbeute		Preis in Pfund Sterling für 1 t Walöl Nr. 1
				gesamt in 1000 t	je Wal in t	
1921/22 . .	25	10	13 940	108	7,8	ca. 32
1925/26 . .	36	23	23 193	195	6,9	32
1926/27 . .	34	22	24 175	202	8,4	28
1930/31 . .	9	43	42 874	624	14,6	12
1931/32 . .	7	8	12 797	155	12,1	12
1933/34 . .	11	23	32 167	436	13,6	10
1935/36 . .	36	33	44 782	486	10,8	20
1936/37 . .	27	41	51 256	544	10,6	22

(Peters: Der neue deutsche Walfang 1938)

In den obigen Zahlen sind als Fanggebiete auch die arktischen Gegenden enthalten, z. B. Beringstraße, Grönland, Spitzbergen usw. In den letzten Jahren betrug die Anzahl der nicht in der Antarktis gefangenen Wale etwa 10% aller Wale.

Der Anteil Deutschlands am Walfang setzte erst 1936/37 ein. Die erste deutsche Kocherei „Jan Wellem“ wurde unter Kapitän Kraul als Fangleiter in die Arktis geschickt und schoß 920 Wale. Das war ein bescheidener Anfang, dafür lagen im nächsten Jahr die Zahlen schon wesentlich günstiger. Aber trotzdem mußte Deutschland noch etwa die Hälfte des gesamten Weltvorkommens kaufen, um seinen eigenen Bedarf zu decken.

Die Deutsche Antarktische Expedition in „Paradeuniform"

Pinguinen-Fütterung. Von links nach rechts: Ritscher, Mayr, Lange, Barkley, Schirmacher, Paulsen

Das Flugzeug kehrt von seinem Fernflug, 500 km ins Inlandeis, zurück. Fast 16000 km Fluglänge wurden bei den Vermessungsarbeiten insgesamt zurückgelegt

Abschied vom Südpol

Der Walfang ist also für unsere eigene Fettversorgung von außerordentlicher Bedeutung. Und diese Tatsache war die treibende Kraft für die deutsche antarktische Expedition 1938/39. Hinter unseren Flugzeugen stand nicht der Fliegergeneral Göring, sondern der Ministerpräsident Göring als Beauftragter für den Vierjahresplan. Und mit ihm zusammen Staatsrat Wohlthat als eigentlicher Organisator und Förderer. —

Zum Schluß noch ein Wort über unsere Bilder:

Von den 82 Männern auf der „Schwabenland" photographierten etwa die Hälfte. Die andere Hälfte sah zu, denn es war oft ein Vergnügen, die erste Hälfte photographieren zu sehen. Alle möglichen Apparate kamen dabei zum Vorschein. Dem „Zug der Zeit" folgend herrschten Kleinbildkameras vor, Contax, Kine-Exakta, Leica. Mit ihnen kann man Farbbilder nach dem neuen rasterlosen Verfahren aufnehmen. Selbst Fernsichten lassen sich auf den gestochen scharfen Photos auswerten, und wo es nötig war, holten Teleobjektive das Allerfernste dicht ans Auge. So gebrauchte ich für die Kine-Exakta häufig ein 18-cm-Objektiv, aber mein besonderer Stolz war ein 30-cm-Teleobjektiv für die Contax. An diesem Riesenfernrohr hängt die eigentliche Kamera nur noch ganz klein und wie verloren so hinten dran.

Aber auch Großbilder-Apparate waren vorhanden. Dazu gehörten neben der 6×9 Makina und Flugzeughandkameras vor allem die beiden Zeiß-Reihenbildner, die von Bundermann und Sauter betreut wurden. 11600 Luftbilder im Format von 18×18 cm brachten wir aus Neu-Schwabenland nach Hause, d. h. aus diesen Bildern entstand überhaupt erst „Neu-Schwabenland". Die Filme steckten während der Heimreise in eisernen Kästen, und diese wanderten sofort nach der Ankunft in Hamburg zur Hansa-Luftbild G. m. b. H., Berlin. Mit den modernsten meßtechnischen Methoden wurde jetzt den 11600 Aufnahmen zu Leibe gegangen.

Wir haben noch nicht die wichtigsten Apparate auf dem Schiff aufgezählt, denn wir haben die „Kanone" vergessen!

Die Kanone war ein Monstrum, ein Eisenrohr von etwa 1 m Länge und 30 cm Durchmesser. Vorn ein geradezu ungeheuerliches Objektiv von 30 cm Durchmesser, hinten ein kleiner Holzkasten mit photographischer Platte und Verschluß. Lebendgewicht etwa 1½ Zentner.

Das ganze eine wunderbare Kamera mit 80 cm Brennweite! Ich war beglückt, als ich sie zuerst sah. Im Gebrauch hat sie dann später leider nicht so gut gearbeitet, weil der Verschluß einfach zu alt war. Gedacht war sie als Fernkamera, um z. B. sehr weitliegende Eisberge, Schelfeisränder usw. zu photographieren. Aber solche Aufnahmen habe ich dann im Ernstfall mit kleiner Kamera und Teleobjektiven durchgeführt. —

Es ist unmöglich, von Edgar Wallace nicht gefesselt zu sein! Barkley wird darüber zum Dieb, indem er nachts 1 Uhr bei mir einbricht und das Buch stiehlt. Und am nächsten Vormittag sehe ich ihn mit dem Wallace sogar zum Lokus steuern. Es ist eben unmöglich ...!

Außerdem wie hübsch, daß immer die Guten belohnt und die Schlechten bestraft werden!

Am 25. März 16 Uhr überschreiten wir den Äquator. Jetzt sind wir also wieder auf unserer Nordhalbkugel!

29. März. Es wird merklich kühler. Den Pinguinen wird das Sonnensegel weggenommen. Die Kapverden sind in Sicht.

Im Radio spielt jetzt Polen eine neue stärkere Rolle. Krieg? Auch unsere Gespräche drehen sich ständig darum. Während der Kurzwellen-Nachrichten hört sogar das Ping-pong auf.

1. April noch einmal ein Singabend, der letzte. Als Einlage tritt der Matrose Hock als Inder verkleidet auf und liest Gedanken. Ruhnke erzählt Witze, unerschöpflich, sogar leidlich salonfähige.

Als wir später an Deck kommen, steht der Große Bär am Himmel. So weit nördlich sind wir also schon! Aber er steht auf dem Kopf. Der Polarstern ist ja auch weit unten am Horizont.

Wir sind erst auf 26° nördlicher Breite.

Am nächsten Morgen ganz früh tauchen die Kanarischen Inseln auf. Der Pik von Teneriffa hebt sich nur leicht von dem rosig roten Himmel ab.

Kap Finisterre! Das Ende der Welt von damals. Bruns erzählt, wie die „Schwabenland“ vor ein paar Jahren hier in den Klippen ein notgelandetes Flugzeug herausgefischt hat.

Heimfahrt

9. April. Ostern. Wir sind schon aus dem Kanal heraus. Strahlende Sonne.

Wir machen richtige Feiertagsarbeit, Kisten packen und beschriften.

Von der Funkbude aus telephonieren wir mit unserem „Zu Hause" wie vom Fernsprechautomaten. So nahe sind wir schon, daß wir fast sagen könnten: „Jawohl, ich bin gleich da, du kannst schon die Kartoffeln aufsetzen!"

Dabei fällt mir eine schöne Geschichte ein, die unserem Käpt'n Kraul auf einer früheren Reise passierte.

Kraul war mit der Walkocherei „Jan Wellem" an seinem südlichsten Punkt, am antarktischen Schelfeisrand angelangt und kann durch die fabelhafte Radioanlage von dort aus ganz normal mit seiner Frau in Hamburg telephonieren.

Man sagt das einfach so hin: Telephonieren vom Schelfeisrand bis Hamburg! Bitte, bedenken Sie die Entfernung! Was würden Sie für Augen machen, wenn heute nachmittag Ihr Telephon klingelt und das Fernamt Ihnen mitteilt: Bleiben Sie bitte am Apparat, Sie werden aus der Antarktis verlangt!

Also Kraul telephoniert mit seiner Frau. Drei Minuten lang. Kraul sieht genau auf die Uhr, denn diese Minuten sind ausgesprochen teuer. Auch Frau Kraul sieht auf die Uhr, und genau nach drei Minuten sagt sie „Auf Wiedersehen" und hängt ab. Der teure Ehegatte hat aber noch den Hörer am Ohr, er kann sich noch nicht so rasch vom „Zuhause" trennen, er wartet noch ein kleines Weilchen. Und da hört er plötzlich, wie der Telefonbeamte in Norddeich mit seiner Frau weiter spricht:

„Na, wie war's denn, Frau Kraul? Ist 'ne tolle Sache, so einfach von Ihrem Zimmer mit dem Mann am Südpol reden können! Haben Sie gut verstanden?"

„Tadellos habe ich gehört, so als ob er vom Büro aus anruft. Und dabei versteht man ihn doch so schlecht, er nuschelt doch so ..."

Jetzt brach die Verbindung ab. Aber der erzürnte Ehegatte sagte sich: Warte!

Am nächsten Morgen lag auf dem Frühstückstisch von Frau Kraul ein Telegramm mit folgenden Worten:

„Ich nuschele nicht! Otto"

Erst vier Monate später begriff die gute Frau Kraul den tieferen Sinn dieses lakonischen Telegramms. —

10. April. Die „Schwabenland" liegt vor dem Feuerschiff „Elbe 3". Strahlendes Wetter. So richtiges Heimkomm-Wetter! Auch unsere Pikkelwine putzen sich.

Kapitän Ritscher heftet mit Reißnägeln ein Schriftstück ans Schwarze Brett:

Kameraden!

Die Deutsche Antarktische Expedition 1938/39 ist zu Ende. Eine treue Arbeitsgemeinschaft, die sich in vier Monaten gemeinsamen Erlebens herausgebildet hat, wird dadurch gelöst. Aber so lange sie bestand, hat sie sich in guten und in schlechten Tagen bewährt. Das zeigen die Erfolge der Unternehmung, die Eure Erfolge sind und nur errungen werden konnten dadurch, daß einer für den anderen einstand und alle am gleichen Strang gezogen haben.

Als Leiter dieser treuen Arbeitsgemeinschaft ist es mir eine große Freude, Euch allen, den Fliegern und ihren Mitarbeitern, den Wissenschaftlern und den Seeleuten des Deck- und Maschinendienstes, für Eure freudige Mitarbeit herzlich zu danken, und ich möchte den Wunsch aussprechen, daß jeder von Euch allen an die nun beendete Reise immer gern und mit Stolz zurückdenken möge.

Für Eure künftige Tätigkeit und Euer Wohlergehen spreche ich Euch meine besten Wünsche aus! Der Expeditionsleiter.

11. April. Cuxhaven. Ein paar Angehörige, die es durchaus nicht abwarten können, stehen am Pier und winken mit den Taschentüchern.

12. April. Mit dem Frühzug aus Hamburg treffen die Gäste ein. Feierliche Begrüßung. Viele von der Probefahrt her bekannte Gesichter. Staatsrat Wohlthat, der Betreuer der Expedition, gleichzeitig in Vertretung des Generalfeldmarschalls Göring, Professor Mentzel,

Präsident der Deutschen Forschungsgemeinschaft in Vertretung des Kultusministers Rust, Konter-Admiral Dr. Conrad für das Oberkommando der Kriegsmarine, Admiral Dr. Spieß, der Präsident der Deutschen Seewarte, Herren aus dem Auswärtigen Amt, dem Finanzministerium, Vertreter von Ministerien, Behörden, wissenschaftlichen Instituten.

Die Herren fahren von Cuxhaven nach Hamburg mit.

Fest-Labskaus-Essen im Gemeinschaftsraum. Bericht des Expeditions-Leiters über die vorläufigen Ergebnisse — Führung durch das Schiff.

Abends kommen wir in Hamburg an. SA. ist aufmarschiert. Musik.

Begrüßung im Rathaus.

Festessen im Hotel „Vier Jahreszeiten".

Am nächsten Morgen ein Begrüßungstelegramm des Führers, in dem er allen Teilnehmern „herzliche Glückwünsche zu der erfolgreichen Durchführung der der Expedition übertragenen Aufgaben" ausspricht.

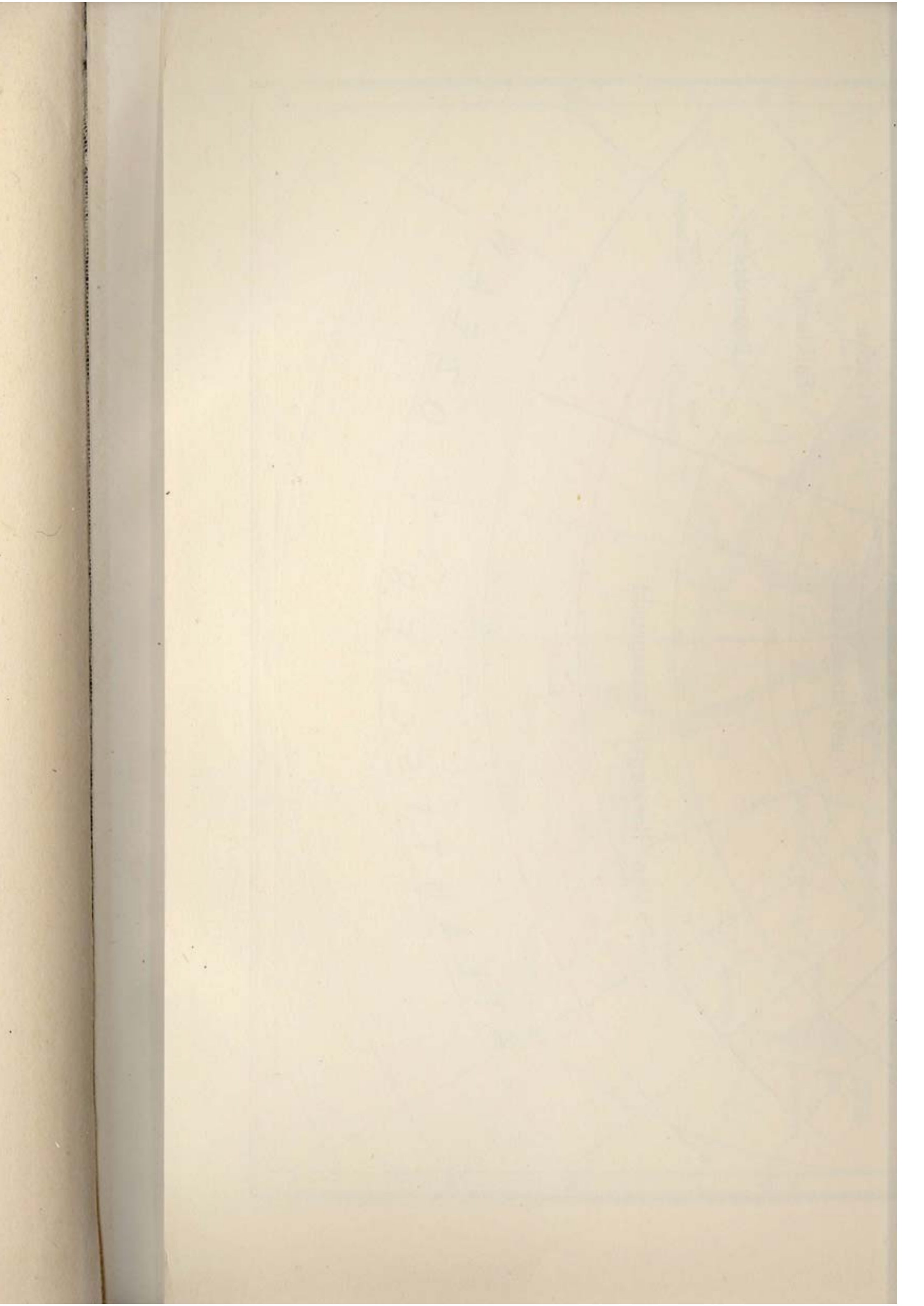
Deutsche Antarktische Expedition 1938/39

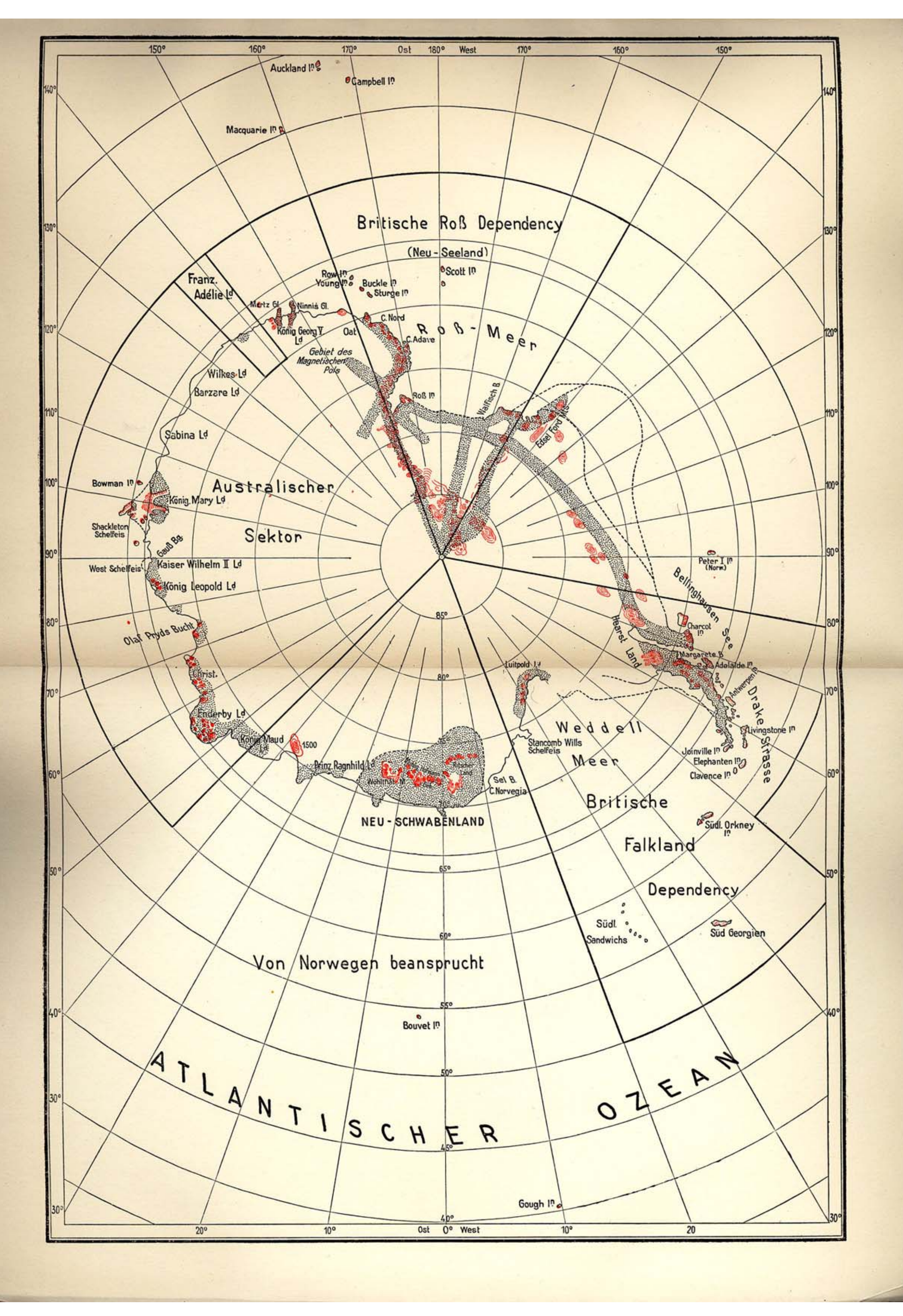
	Fahrtteilnehmer:
Expeditionsleiter	Kapitän Alfred Ritscher
Kapitän des Schiffes	Alfred Kottas, DLH
Eislotse	Kapitän Otto Kraul
Schiffsarzt	Dr. Josef Bludau, NDL
Flugkapitän	Rudolf Mayr, Führer der Dornier-Wales „Passat", DLH
Flugzeugmechaniker	Franz Preuschoff, DLH
Flugfunker	Herbert Ruhnke, DLH
Luftbildner	Max Bundermann, Hansa Luftbild G. m. b. H.
Flugkapitän	Richardheinrich Schirmacher, Führer der Dornier-Wales „Boreas", DLH
Flugzeugmechaniker	Kurt Loesener, DLH
Flugfunker	Erich Gruber, DLH
Luftbildner	Siegfried Sauter, Hansa Luftbild G. m. b. H.
I. Meteorologe	Dr. Herbert Regula, Deutsche Seewarte, Hamburg
II. Meteorologe	Studienassessor Heinz Lange, R. f. W., Berlin
Techn. Assistent	Walter Krüger, R. f. W., Berlin
Techn. Assistent	Wilhelm Gockel, Marineobersvatorium Wilhelmshaven
Biologe	Studienref. Erich Barkley, Reichsstelle für Fischerei (Institut für Walforschung)
Geophysiker	cand. geophys. Leo Gburek, Erdmagnetisches Institut, Leipzig
Geograph	Dr. Ernst Herrmann
Ozeanograph	cand. phil. Karl-Heinz Paulsen

I. Offizier	Herbert Amelang
II. Offizier	Karl-Heinz Röbke
III. Offizier	Hans Werner Viereck
IV. Offizier	Vincenz Grisar
Schiffsfunkleiter	Erich Harmsen
Schiffsfunkoffizier	Kurt Bojahr
Schiffsfunkoffizier	Ludwig Müllmerstadt
Leitender Ingenieur	Karl Uhlig
II. Ingenieur	Robert Schulz
III. Ingenieur	Henry Maas
IV. Ingenieur	Edgar Gäng
IV. Ingenieur	Hans Nielsen
Ing. Assistent	Johann Frey
Ing. Assistent	Georg Jelschen
Ing. Assistent	Heinz Siewert
Elektriker	Elektro-Ing. Herbert Bruns
Elektriker	Karl-Heinz Bode
Werkmeister	Herbert Bolle, DLH
Katapultführer	Wilhelm Hartmann, DLH
Lagerhalter	Alfred Rücker, DLH
Flugmechaniker	Franz Weiland, DLH
Flugmechaniker	Axel Mylius, DLH
Flugmechaniker	Wilhelm Lender, DLH
Bootsmann	Willy Stein
I. Zimmermann	Richard Wehrend
II. Zimmermann	Alfons Schäfer
Matrose	Heinz Hoek
Matrose	Jürgen Ulpts
Matrose	Albert Weber
Matrose	Adolf Kunze
Matrose	Karl Hedden
Matrose	Eugen Klenk
Matrose	Fritz Jedamezyk
Matrose	Emil Brandt
Matrose	Kurt Ohnemüller
Leichtmatrose	Alfred Peters
Decksjunge	Alex Burtscheid

Logisjunge	Karl-Heinz Meyer
Lagerhalter	Walter Brinkmann
Motorenwärter	Dietrich Witte
Motorenwärter	Erich Kubacki
Motorenwärter	Walter Dräger
Hilfskesselwärter	Karl Oelbrich
Hilfskesselwärter	Georg Niemüller
Reiniger	Friedrich Mathwig
Reiniger	Ferdinand Dunekamp
Reiniger	Erwin Steinmetz
Reiniger	Herbert Callies
Backschafter	Helmut Dulatschow
I. Koch	Otto Sieland
II. Koch	Fritz Troe
Kochsm. und Bäcker	Gottfried Thole
Kochsm. und Schlachter	Ferdinand Wolf
Kochsjunge	Hans Büttner
I. Steward	Willi Reeps
Steward	Wilhelm Malyska
Steward	Rudolf Stawicki
Messesteward	Willi Fröhling
Messesteward	Johann von de Logt
Messesteward	Rudolf Burghard
Messejunge	Rolf Oswald
Messejunge	Johann Bates

Inhalt





Britische Roß Dependency
(Neu-Seeland)
Ross-Meer
Australischer Sektor
Von Norwegen beansprucht
Britische Falkland Dependency
ATLANTISCHER OZEAN
Weddell Meer
Bellinghausen See
Drake Strasse
NEU-SCHWABENLAND
Franz. Adélie Ld
Auckland In
Campbell In
Macquarie In
Scott In
Row In
Young In
Buckle In
Sturge In
Mertz Gl.
Ninnis Gl.
C. Nord
C. Adare
Oat
König Georg V Ld
Gebiet des Magnetischen Pols
Wilkes Ld
Barzare Ld
Ross In
Walfisch B.
Edsel Ford Mts
Sabina Ld
Bowman In
König Mary Ld
Shackleton Schelfeis
Gauß Bg
West Schelfeis
Kaiser Wilhelm II Ld
König Leopold Ld
Olaf Pryds Bucht
Christ.
Enderby Ld
König Maud Ld
1500
Prinz Ragnhild Ld
Sel B.
C. Norvegia
Stancomb Wills Schelfeis
Luitpold Ld
Peter I In (Norw.)
Charcot In
Hearst Land
Margarete B.
Adelaide In
Antwerpen In
Livingstone In
Joinville In
Elephanten In
Clarence In
Südl. Orkney In
Südl. Sandwichs
Süd Georgien
Bouvet In
Gough In
85°
80°
65°
60°
55°
50°
45°
40°
Ost
180°
West
0°
150°
160°
170°
140°
130°
120°
110°
100°
90°
70°
30°
20°
10°
20



NEU-SCHWABENLAND
Deutsche Antarktische Expedition
1938-1939
gehisste Flaggen
abgeworfene Flaggen
⊙ Schiffspositionen
50 0 50 100
Kilometer
östl. L.v. Greenwich
westl. L.v. Greenwich
Wegener - Inlandeis
Eingesehenes Gebiet
Eingesehenes Gebiet
Wohlthat - Massiv
Ritscher - Land
Penck-Mulde
Kottas-Berge
Amelang-Platte
Schulz-Höhe
Kraul-Berge
Kleinschmidt-Gipfel
Uhlig-Gipfel
Schneider-Riegel
Bludau-Berge
Spieß-Gipfel
Schubert-Gipfel
Steilkopf-Berge
Neumayer-Steilwand
Gockel-Kamm
Krüger Bg.
Herrmann-Bg.
Barkley Bge
Gburek-Spitzen
Sauter-Riegel
Ruhnke Bg.
Preuschoff-Rücken
Mayr-Kette
Paulsen-Bge
Hedden Bg.
Brand-Bg.
Lange-Platte
Bruns-Berge
Regula-Kette
Stein-Kuppen
Witte-Spitzen
Boreas Passat
Joh. Müller-Kamm
Filchner-Gruppe
Kubus
Bolle-Bg.
Drygalski-Berge
Luz-Rücken
Habermehl-Gipf.
Geßner-Spitze
Budenbrock-Kette
Mühlig-Hofmann-Gebirge
Weyprecht Berge
Payer Gruppe
Alexander Humboldt Geb.
Petermann Kette
Conrad-Geb.
Kurze Geb.
Ritscher Gipfel
Todt-Riegel
Mentzel-Bg.
Zimmermann Bg.
Vorposten
Schirmacher-Seengruppe
ATLANTISCHER OZEAN
4200
3500
3700
3800
2800
3500
4000
4000
3300
3100
3200
3200
2500
1800
1400
3400
3200
2200
3900
3500
4000
4000
2900
25° 20° 15° 10° 5° 0° 5° 10° 15°
74° 73° 72° 71° 70° 69°
15° 10° 5° 0° 5°